

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

COMPTE RENDU INTEGRAL — 36° SEANCE

Séance du Lundi 3 Décembre 1984.

### SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

1. — Procès-verbal (p. 3914).

2. — Loi de finances pour 1985. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3914).

Urbanisme et logement (p. 3914).

MM. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports; Jean François-Poncet, rapporteur spécial de la commission des finances; Robert Laucournet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (logement); Maurice Janetti, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (urbanisme); Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social); Philippe François, Mme Monique Midy, MM. Jean Béranger, Gérard Roujas, Jean Colin, Amédée Bouquerel, Pierre Matraja, Jean Huchon, Marcel Vidal.

*Suspension et reprise de la séance.*

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

M. le ministre.

Crédits des titres III à VII. — Vote réservé (p. 3934).

PRÉSIDENCE DE M. PIERRE CAROUS

Transports (p. 3935).

MM. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports; Jean Auroux, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (transports).

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

Mlle Irma Papuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances (section commune et transports terrestres); MM. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (transports terrestres); Jean-François Pintat, rapporteur spécial de la commission des finances (aviation civile et météorologie); Georges Berchet, en remplacement de M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile); Michel Dreyfus-Schmidt, rapporteur spécial de la commission des finances (routes), et en remplacement de M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial de la commission des finances (voies navigables); Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables); le secrétaire d'Etat, Bernard-Michel Hugo, Stéphane Bonduel, Maurice Janetti, Adolphe Chauvin, Michel Crucis.

*Suspension et reprise de la séance.*

MM. Henri Portier, Bernard Parmantier, Amédée Bouquerel, Louis Virapoullé, André Rouvière, Marcel Henry, Maurice Lombard, René Régnault, Alfred Gérin, Charles Descours, le président.

*Suspension et reprise de la séance.*

MM. Guy Malé, Marcel Fortier, le secrétaire d'Etat, Louis Virapoullé, Maurice Lombard, le ministre.

Sur les crédits du titre III (p. 3969).

Amendement n° II-62 de M. Bernard Parmantier. — MM. Bernard Parmantier, Jean-François Pintat, rapporteur spécial; le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Rejet des crédits.

Sur les crédits du titre IV (p. 3970).

Amendement n° II-77 de la commission des finances. — MM. Jean-François Pintat, rapporteur spécial ; le ministre. — Adoption.

Rejet des crédits.

Crédits du titre V. — Adoption (p. 3970).

Sur les crédits du titre VI (p. 3970).

Amendement n° III-78 de la commission des finances. — MM. Jean-François Pintat, rapporteur spécial ; le ministre. — Adoption.

Adoption des crédits modifiés.

Crédits du titre VII. — Adoption (p. 3971).

Art. 59 (p. 3971).

Mlle Irma Rapuzzi.

Adoption de l'article.

Art. 71. — Adoption (p. 3971).

Navigation aérienne (p. 3971).

MM. Jean Auroux, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (transports) ; Jean-François Pintat, rapporteur spécial de la commission des finances ; Maurice Janetti.

Art. 41. — Adoption (p. 3972).

Crédits des articles 42 et 43. — Adoption (p. 3972).

3. — Fait personnel (p. 3973).

MM. Etienne Dailly, le président.

4. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 3973).

5. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 3973).

6. — Ordre du jour (p. 3973).

#### PRESIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures quarante-cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

#### PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance du vendredi 30 novembre 1984 a été distribué.

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

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

— 2 —

#### LOI DE FINANCES POUR 1985

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1985, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 68 et 69 (1984-1985).]

#### Urbanisme et logement.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'urbanisme, du logement et des transports, section I. — Urbanisme et logement.

Mes chers collègues, avant de donner la parole d'abord à M. le ministre, ensuite aux rapporteurs et aux intervenants, je voudrais leur lancer à tous, même à vous, monsieur le ministre, un appel à la concision la plus stricte. En effet, nous avons devant nous une très longue journée et une semaine très difficile. Je sais que les ministres peuvent prendre la parole quand ils le veulent et aussi longtemps qu'ils le veulent, mais je leur demande de faire preuve de cette brièveté qui, du reste, permet au débat d'être plus resserré et, par conséquent, plus intéressant. La parole est à M. le ministre.

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, le projet de budget que je vous présente aujourd'hui comprend désormais non seulement l'urbanisme et le logement, mais encore les transports.

En effet, comme vous le savez, le changement de Gouvernement intervenu en juillet dernier, s'est traduit dans ce secteur par la création d'un ministère de l'urbanisme, du logement et des transports. Cette modification de structure devrait mieux répondre — me semble-t-il — à deux besoins essentiels et complémentaires que connaissent les Français dans leur vie quotidienne : se loger et se déplacer.

Le secteur est vaste : il va du logement jusqu'à la mer en passant par l'ensemble des modes de transports. Il concerne des milliers d'entreprises qui vont des plus grandes — S.N.C.F., Air France, construction aéronautique — jusqu'à l'artisan routier, l'artisan du bâtiment ou le marin-pêcheur. Ce secteur contribue puissamment à la richesse nationale grâce à ses capacités d'innovation et de transformation. Autant dire que la tâche est immense et l'actualité nous le montre tous les jours.

Le projet de budget pour 1985 qui vous est présenté aujourd'hui s'inscrit dans la politique économique et sociale du Gouvernement. L'effort de redressement structurel dans lequel est engagée notre économie exige la mobilisation de toutes les ressources pour le rétablissement des comptes extérieurs, la désinflation et la modernisation.

En outre, la combinaison de la baisse des prélèvements obligatoires et de la limitation du déficit budgétaire conduit à une modération des dépenses de l'Etat qui augmenteront de 5,9 p. 100 par rapport à 1984.

Les crédits du budget de l'urbanisme, du logement et des transports progresseront, quant à eux de 8 p. 100, soit 98,043 milliards contre 90,666 milliards en 1984 ; ceux de la mer, que vous avez examinés la semaine dernière, augmenteront de 2,2 p. 100, soit 5,663 milliards contre 5,544 milliards en 1984. Ces deux budgets représentent ainsi plus de 10 p. 100 du budget total de la nation ; c'est dire la place considérable que ces secteurs occupent dans l'action de l'Etat.

Pour respecter l'ordre de passage adopté par votre assemblée, je me limiterai pour l'instant à l'examen de la partie « urbanisme et logement » ; la section « transports » sera discutée ensuite avec M. Jean Auroux.

Avant d'entrer plus en détail dans l'examen des dotations « urbanisme et logement », je voudrais rapidement montrer comment les mesures proposées pour 1985, sont bien dans la continuité de la politique menée jusqu'à maintenant.

Le secteur du bâtiment, vous le savez, est en crise depuis 1974 ; il doit profondément se transformer pour répondre aux défis du monde actuel, mais il constitue un secteur vital pour l'économie et l'emploi.

C'est pourquoi, succédant à M. Quilliot voilà plus d'un an, j'ai décidé de mettre en œuvre un programme d'action en faveur du logement qui comportait un double objectif : d'abord, développer l'effort de l'Etat en faveur du logement social en améliorant l'efficacité des aides publiques ; ensuite, rétablir chez les professionnels et dans l'opinion un climat de confiance à l'égard du secteur immobilier.

Dans un premier temps, dès la fin de 1983, nous avons, je vous le rappelle, réduit de 10 p. 100 à 20 p. 100 selon les cas le montant de l'apport personnel dans les opérations financées par des prêts aidés pour l'accession à la propriété ; nous avons majoré de 15 p. 100 les prix plafonds applicables en prêts conventionnés, permettant ainsi à de nouveaux accédants de bénéficier des taux préférentiels auxquels ces prêts sont consentis ; nous avons abaissé sensiblement le taux des prêts complémentaires que les banques accordent aux ménages qui accèdent à la propriété.

Au début du mois d'avril 1984, les résultats positifs acquis dans la lutte contre l'inflation ont permis de prendre une seconde série de mesures.

Ainsi, dans le secteur du logement social, nous avons mis en place un nouveau prêt aidé à l'accession à taux ajustables, les P.A.J., dont l'annuité évolue au rythme du ralentissement de l'inflation ; nous avons aussi lancé un programme exceptionnel de 10 000 logements locatifs sociaux supplémentaires financés par la Caisse des dépôts, dont l'affectation à des projets de construction prêts à démarrer a été faite dans le courant du mois d'août.

Dans le domaine des prêts conventionnés, les banques ont accepté de baisser d'un point à un point et demi le taux des prêts ; les acquisitions de logements anciens ont été facilitées par l'abaissement du montant minimum de travaux ramené de 54 p. 100 à 33 p. 100 du prix d'acquisition ; les contraintes réglementaires qui pesaient sur l'utilisation des prêts conventionnés locatifs ont été supprimées ; le préfinancement des programmes de logements destinés à être commercialisés en prêts conven-

tionnés a bénéficié du taux privilégié accordé à ces derniers, entraînant une baisse de 1,5 p. 100 à 2 p. 100 du prix de vente de ces logements.

De plus, le Parlement a adopté de façon définitive le régime de la location-accession et j'ai annoncé au mois de mai — je les ai rappelées ces derniers jours — une série de mesures en faveur des jeunes ménages destinées à accroître leur solvabilité en facilitant la constitution de l'apport personnel et en organisant le financement de maisons agrandissables.

Enfin, au conseil des ministres de la semaine dernière, j'ai présenté une communication portant sur l'amélioration de l'habitat, les économies de charges et la sécurité dans le logement. Le but est de répondre aux préoccupations concrètes des habitants pour améliorer leurs conditions de vie, ce qui aura également pour effet de soutenir l'activité du secteur du bâtiment.

Si j'ai rappelé toutes ces mesures c'est avant tout pour montrer que, face à une situation difficile, des moyens nouveaux et importants ont été mis à la disposition des partenaires du secteur du logement.

Les effets positifs commencent à se faire sentir même si la conjoncture de l'immobilier présente, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, des aspects contrastés.

Comme la plupart d'entre vous le savent, la construction d'un logement résulte de l'enchaînement d'un certain nombre d'actes et de procédures qui s'étalent sur une période pouvant aller de six à dix-huit mois, depuis l'étude de marché ou le choix du terrain jusqu'à la commercialisation, en passant par les différentes phases de dépôt et d'obtention du permis de construire, de financement et de mise en chantier.

A un moment donné, selon que l'on observe la situation au début, au milieu ou à la fin de cette chaîne de décision, le résultat est différent, surtout lorsque la conjoncture évolue rapidement.

C'est le cas, me semble-t-il, de ce qui s'est passé en cette année 1984. Les premiers mois de l'année ont, en effet, été caractérisés par un recul à la fois du nombre de logements commencés et du rythme de consommation des prêts conventionnés et par une consommation relativement lente des P. A. P. et des P. L. A.

C'est au printemps que les observateurs ont décelé ce qu'ils ont appelé un « frémissement » dans la conjoncture qui s'est d'abord manifesté sur les ventes de logements neufs. Les mesures prises en avril, que je viens de rappeler — c'était, d'ailleurs, bien leur objectif — ont consolidé cette tendance et un certain nombre d'indicateurs, notamment le nombre des logements financés en P. A. P. et en prêts conventionnés, se sont sensiblement redressés à partir du mois de mai et jusqu'à aujourd'hui.

En contraste apparent avec ces observations, les indicateurs d'activité du bâtiment semblent stagner : ainsi sur les huit premiers mois de 1984, on constate une diminution des mises en chantier de l'ordre de 15 p. 100 par rapport à l'an dernier, mais également, depuis quelque temps, un redressement progressif de cette tendance.

Le redressement est confirmé par l'enquête de l'I. N. S. E. E. réalisée auprès des chefs d'entreprise du bâtiment, en juillet et août, qui considèrent que leur activité pendant le second semestre de 1984 se situera à un niveau supérieur à celui du premier semestre.

D'autres éléments vont également dans ce sens : le stock de logements invendus dont disposent les constructeurs et les promoteurs est en diminution rapide ; le démarrage des chantiers de construction financés par le programme exceptionnel de 10 000 P. L. A. entraînera, de son côté, un surcroît de chiffre d'affaires pour le secteur du bâtiment.

Voilà ce que je voulais vous dire sur ce sujet. Je n'affirme pas que tout va bien, qu'il n'y a pas encore des progrès à faire, mais je pense que nous sommes sur la bonne voie et que l'on peut déjà constater les premiers effets des mesures décidées depuis un an.

C'est dans cette direction qu'il nous faut poursuivre et amplifier nos efforts et, à cet égard, le soutien à l'activité économique, sur lequel je vais revenir dans quelques instants, constitue l'une des priorités de ce projet de budget pour 1985.

Voyons maintenant, si vous le voulez bien, les chiffres. Les dotations globales — dépenses ordinaires et crédits de paiement — augmentent de 13,5 p. 100 : 45 018 millions de francs contre 39 649 millions de francs en 1984. Les dépenses ordinaires s'accroissent, elles, de 7,2 p. 100 et les crédits de paiement de près de 25 p. 100. En revanche, la baisse de l'inflation, qui entraîne une diminution du coût des ressources affectées aux prêts aidés au logement, permet de réduire les autorisations de programme de 11,6 p. 100, tout en finançant — j'y insiste — un programme de logements identique à celui de 1984.

Bien entendu, il s'agit ici des crédits qui figurent dans le projet de loi de finances. Pour apprécier l'effort global de l'Etat, il faut ajouter les dotations du fonds spécial de grands travaux

dont la quatrième tranche atteindra 6 milliards de francs, contrairement aux trois précédentes tranches qui avaient été fixées à 4 milliards de francs.

Au-delà de l'examen des crédits globaux, il nous faut regarder leur utilisation.

La politique que je compte mener en 1985 s'articulera autour de trois priorités, que je voudrais maintenant examiner devant vous.

Première priorité, moderniser et préparer l'avenir : pour cela l'effort de recherche sera considérablement accru en 1985 ; nous prévoyons 156 millions de francs de dépenses en capital contre 130 millions de francs en 1984, soit une augmentation de 20 p. 100.

Les deux programmes prioritaires de recherche et d'innovation engagés conjointement avec le ministre de la recherche et de la technologie seront développés.

Ainsi les crédits alloués au titre du programme « urbanisme et technologies de l'habitat » s'élèveront à 48 700 millions de francs. Cela permettra au plan construction et habitat de poursuivre les actions en cours et de lancer deux nouveaux programmes : un programme intitulé « habitat existant économe en énergie » dont les objectifs viseront l'horizon 1990, et un programme de développement de l'informatique et de la productivité dans le bâtiment.

Le plan urbain engagera des actions dans le domaine des services et du génie urbain et le plan « lieux de travail et constructions publiques » analysera les conséquences de l'évolution des conditions de travail et des modes de vie sur la conception des lieux de travail.

Le programme « génie civil » développera plusieurs projets concernant notamment les structures mixtes aciers-béton, le renforcement des sols ou la fissuration du béton.

La recherche-enseignement sera également privilégiée avec un renforcement des actions dans les unités pédagogiques d'architecture et dans les écoles d'ingénieurs de façon à constituer un véritable réseau de chercheurs.

Enfin, au titre de la recherche institutionnelle, les crédits permettront de poursuivre la modernisation des laboratoires et surtout de réaliser deux grands équipements susceptibles d'avoir des retombées à l'exportation : la machine de fatigue des câbles du laboratoire général des Ponts et chaussées pour 15 millions de francs et l'avion de télédétection de l'institut géographique national pour 15 millions de francs également.

La préparation de l'avenir passe également par la modernisation des entreprises. Mon ministère continuera — bien entendu — à encourager ces dernières dans leurs efforts de modernisation et d'adaptation en concluant avec elles des contrats de modernisation. L'entreprise s'engage ainsi sur un certain nombre d'objectifs — production, exportation, emplois, productivité, organisation... — à atteindre à moyen terme. Elle mobilise pour cela des fonds propres que l'Etat complète par une subvention.

Cette politique est menée en étroite collaboration avec les régions. Dix d'entre elles ont conclu un contrat de plan avec l'Etat et devraient donc bénéficier de moyens financiers importants : plus de 150 millions de francs de crédits d'Etat sont réservés à ces actions sur la durée du Plan, auxquels devraient s'ajouter des crédits régionaux d'un montant équivalent.

Seront également développées les actions d'aide au conseil, permettant aux P. M. E. du bâtiment et des travaux publics de recourir à des conseils extérieurs pour s'adapter aux mutations des techniques et des marchés. Il en sera de même pour les efforts en faveur de la formation professionnelle continue et de l'expérimentation et de la recherche pour développer les produits industriels performants.

Enfin, j'étudie — et j'espère aboutir très prochainement — la mise en place d'un dispositif permettant aux entreprises qui connaissent des difficultés de retrouver une situation financière saine.

Globalement, les moyens mis en œuvre par l'Etat pour aider les entreprises sont à la hauteur de l'enjeu : ils sont passés de 48 millions de francs en 1980 à 461 millions de francs en 1983, ce qui correspond à 260 prêts participatifs pour 316 millions de francs, 36 interventions diverses pour 86 millions de francs et 16 contrats de modernisation pour 59 millions de francs.

Enfin, l'administration ne restera pas à l'écart de l'effort de modernisation. J'ai ainsi annoncé récemment plusieurs mesures pour simplifier et alléger les contraintes administratives qui pèsent sur la filière construction.

Le développement de l'informatique et de la bureautique sera poursuivi : ce sont près de 62 millions de francs qui seront consacrés à l'informatique et 45 millions de francs, au lieu de 5 millions de francs l'an dernier, à l'amélioration de la productivité des services.

L'objectif est notamment d'arriver à équiper à la fin de 1985, 88 directions départementales et régionales de l'équipement sur 130 en mini-ordinateurs et 500 subdivisions sur 1 200 en micro-ordinateurs.

Les opérations de titularisation et de transformation des emplois seront poursuivies ; elles concerneront près de 2 000 agents et notamment 119 emplois d'éclusiers et sept agents des phares et balises.

Par ailleurs, les équipes chargées des travaux d'exploitation du réseau routier disposent désormais d'un équipement mécanique plus important pour l'accomplissement de leurs missions qui nécessite un plus grand nombre de conducteurs d'engins. Cela a conduit à proposer la transformation de 1 000 emplois d'agents des travaux publics de l'Etat en ouvriers professionnels.

Enfin, 10 millions de francs supplémentaires seront consacrés en 1985 à l'action sociale en faveur du personnel.

Cet effort de productivité permettra de diminuer de 1 062 le nombre des emplois tandis que les frais de fonctionnement, comme pour l'ensemble des ministères, seront réduits de 2 p. 100.

Deuxième priorité de mon action : améliorer la vie quotidienne et le service rendu aux usagers.

L'amélioration de la vie quotidienne passe d'abord par un meilleur cadre de vie. A cet égard, il est nécessaire de disposer d'architectes bien formés. C'est l'objet de la réforme de l'enseignement de l'architecture entreprise dès 1982 et qui sera poursuivi en 1985.

Cette réforme a trois ambitions que je rappelle : ouvrir l'enseignement de l'architecture sur l'enseignement supérieur ; renforcer son caractère d'enseignement professionnel et permettre une meilleure insertion des diplômés dans le monde du travail.

En 1985, l'effort portera sur la mise au point du statut des enseignants en architecture, ainsi que sur la transformation des écoles en établissements publics.

De façon à atteindre ces objectifs, les moyens budgétaires mis à la disposition des unités pédagogiques d'architecture seront augmentés en 1985. Huit millions de francs supplémentaires permettront d'accélérer le rythme de construction des locaux, de mieux faire fonctionner les unités pédagogiques d'architecture et de développer les enseignements de techniques nouvelles.

Mais il faut aussi assurer la présence de l'architecture dans l'ensemble du cadre de vie. Pour cela, les actions de sensibilisation, non seulement à l'égard du public, mais aussi en direction des maîtres d'ouvrage, seront poursuivies et développées. Elles se concrétisent à différents niveaux d'intervention, comme celui des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement — les C.A.U.E. — organismes départementaux, mais aussi au niveau national, voire international, avec l'institut français d'architecture.

Par ailleurs, plus de soixante projets de constructions publiques destinés à renouveler les modes de création architecturale ont été retenus sur l'ensemble du territoire. L'année 1985 devrait voir la réalisation des études préalables et la mise au point définitive des programmes des concours. Je suis convaincu que les enseignements de ces opérations seront essentiels et feront l'objet d'une large diffusion. L'opération « chantiers libres », qui a été récemment lancée, devrait également permettre de mieux connaître les obstacles techniques ou réglementaires à l'innovation de façon à pouvoir, chaque fois que cela est nécessaire et souhaitable, les supprimer.

Enfin, la communication que j'ai faite le 27 juin dernier au conseil des ministres a défini les grands axes de la réforme de la loi de 1977 sur l'architecture. Une concertation est actuellement en cours avant la mise au point du projet.

Mais, pour améliorer la vie quotidienne, il faut aussi lutter contre les situations sociales inacceptables, notamment en matière de logement. Cette lutte sera amplifiée. Les crédits de résorption de l'habitat insalubre augmenteront de plus de 15 p. 100 : 130 millions de francs en 1985 permettront de subventionner à 70 p. 100 ou 80 p. 100 la destruction des logements très dégradés, déclarés insalubres qui, selon le recensement de 1982, étaient encore au nombre de 240 000, abritant 350 000 personnes à cette date.

Cette procédure exige bien entendu des mesures d'accompagnement social qui sont souvent le gage de la réussite d'une bonne opération de résorption de l'habitat insalubre.

Enfin, dès le mois de juillet 1981, mon ministère a décidé d'encourager la mise en place de dispositifs d'aide aux familles connaissant des difficultés temporaires pour faire face à leurs dépenses de logement. L'Etat attribue — je le rappelle — une dotation initiale égale à 35 p. 100 du total des fonds affectés au dispositif. A l'heure actuelle, plus de trente conventions, représentant 23 millions de francs de crédits budgétaires, ont été signées et de nombreux projets sont en cours. En application des décisions du conseil des ministres du 17 octobre dernier, cette action sera développée en 1985.

En matière d'urbanisme, domaine qui concerne de près la vie quotidienne, 1985 marquera la fin des transferts de crédits pour alimenter la dotation globale d'équipement. En trois ans, 320 millions de francs auront été transférés à la D.G.E. et 53 millions de francs à la dotation générale de décentralisation pour permettre aux communes d'exercer les pouvoirs qui leur sont confiés par les lois de décentralisation.

Comme vous le savez, le 1<sup>er</sup> octobre 1984 a marqué la dernière étape de la mise en application des dispositions de la loi du 7 janvier 1983 relatives à l'urbanisme.

La règle dite de « constructibilité limitée » s'applique désormais dans toutes les communes actuellement dépourvues de plans d'occupation des sols opposables aux tiers.

Cette procédure vise à répondre à une double préoccupation : bien localiser les constructions en les regroupant dans les parties actuellement urbanisées des communes et éviter le plus possible le gaspillage de l'espace.

Pendant, je rappelle que l'application de cette règle est différée jusqu'au 1<sup>er</sup> octobre 1987 lorsqu'un projet de plan d'occupation des sols a été arrêté par la commune avant le 1<sup>er</sup> octobre 1984.

Par ailleurs, si un plan d'occupation des sols est prescrit et lorsque les modalités d'application du règlement national d'urbanisme ont été définies en accord entre l'Etat et la commune, la « constructibilité limitée » ne s'applique pas pendant deux ans.

J'ai pris toutes les dispositions nécessaires pour que la mise en œuvre de cette nouvelle règle d'urbanisme se fasse dans les meilleures conditions. Les directions départementales de l'équipement ont été invitées à faire en sorte que les élus soient informés sur les conditions d'application de cet article et sur les modalités d'instruction des demandes d'occuper le sol. De même les usagers disposeront, au moment de leur demande, de toutes les informations sur le droit qui leur est applicable et les possibilités qui leur sont offertes.

Ainsi, les missions que l'Etat continuera d'assurer sont réduites. Elles se limitent à la poursuite de la réalisation des villes nouvelles, à la protection des sites — je pense notamment à l'opération de désensablement du Mont-Saint-Michel — et au soutien des agences d'urbanisme qui constituent au niveau plurimunicipal un outil propre à faciliter l'exercice des compétences décentralisées en matière de planification urbaine.

L'Etat ne peut cependant pas se désintéresser de la ville. Il continue à exercer des responsabilités en matière de solidarité sociale, de lutte contre l'insalubrité et de développement de l'innovation. Les actions menées à ce titre sont désormais coordonnées par le comité interministériel pour les villes. Un fonds social urbain, doté comme en 1984 de 600 millions de francs, aidera les opérations justifiant l'appel à la solidarité nationale.

Afin de favoriser les programmes d'aménagement conduits par les collectivités locales, l'Etat mettra en place la réforme d'ensemble, déjà votée en première lecture, concernant l'adaptation à la décentralisation des outils de l'aménagement.

L'amélioration de la vie quotidienne passe aussi par la recherche d'une plus grande sécurité.

Comme vous le savez, mon ministère a décidé d'améliorer la sécurité dans l'habitat en participant au financement d'équipements de sécurité dans les logements sociaux. La première initiative en ce sens a été la proposition d'installation de portes blindées dans les logements sociaux. D'autres mesures suivront ; des moyens spécifiques ont été prévus à cet effet.

L'amélioration de la vie quotidienne passe enfin par la maîtrise de la dépense logement des ménages. C'est l'objectif qui nous est fixé par le programme prioritaire n° 10 du 9<sup>e</sup> Plan, qui prévoit les modalités d'une unification des aides à la personne destinée à mettre fin aux disparités actuelles tout en maîtrisant mieux la dépense qu'entraînent, pour la collectivité, ces formes d'aide.

L'unification sera réalisée par la mise en place d'un barème intermédiaire entre celui de l'aide personnalisée au logement — A.P.L. — et de l'aide au logement — A.L. — et par une péréquation des loyers en fonction du service rendu. A l'heure actuelle, une première expérimentation portant sur 70 000 logements est en cours et c'est au vu du bilan qui sera dressé en 1985 que le Gouvernement décidera de la suite à donner à ce projet de réforme.

Troisième priorité de mon action : soutenir l'activité économique. En 1985, comme en 1984, l'Etat assurera le financement de 70 000 prêts locatifs aidés, de 150 000 prêts aidés pour l'accession à la propriété et de 160 000 prêts conventionnés.

L'effort en faveur du logement sera donc maintenu en volume, à la fois pour répondre aux besoins et pour soutenir l'activité du bâtiment.

La baisse du coût des ressources servant au financement de ces prêts — essentiellement le livret A des caisses d'épargne — permet cependant de diminuer la charge de l'Etat tout en amé-

liorant les conditions financières des prêts, c'est ce qui explique en grande partie la baisse de 11,6 p. 100 des autorisations de programme.

A cette fin, des P.L.A. à taux révisables qui assurent une meilleure adaptation des profils au contexte économique de désinflation sont proposés.

Le nouveau système conduit à une amélioration du taux actuariel qui passera de 7,09 p. 100 à 6,59 p. 100 et il contribue à un rééquilibrage de la charge de remboursement par un net abaissement de la progressivité des annuités.

En ce qui concerne les P.A.P., le mouvement de baisse des taux, qui s'est traduit au 1<sup>er</sup> octobre par une nouvelle réduction de 10,92 p. 100 à 10,67 p. 100 du taux actuariel, sera poursuivi, en 1985, en fonction de la baisse de l'inflation.

Le soutien de l'activité sera aussi assuré par les mesures nouvelles prises en matière de fiscalité de l'investissement locatif.

La mesure proposée, à savoir une réduction d'impôt sur le revenu, limitée à 5 p. 100 du coût de l'acquisition et plafonnée à 10 000 francs pour une personne seule et à 20 000 francs pour un couple marié, constituera indéniablement une incitation à la construction de logements locatifs neufs et contribuera à améliorer la rentabilité des opérations et à rétablir, je le pense, la confiance des investisseurs.

Par ailleurs, l'effort de l'Etat en faveur des départements d'outre-mer sera maintenu en 1985 : près de 600 millions de francs en provenance de la « ligne budgétaire unique » et des produits de l'institut d'émission des D.O.M.-T.O.M. traduiront la volonté gouvernementale d'aider les populations les plus défavorisées de ces départements à se loger.

En matière de réhabilitation, le programme prioritaire d'exécution n° 10 : « Mieux vivre en ville » prévoit le financement prioritaire de la réhabilitation des logements locatifs sociaux. L'objectif global est de réhabiliter 700 000 logements H.L.M. pendant la durée du 9<sup>e</sup> Plan au rythme soutenu de 140 000 interventions annuelles.

Une autre action prioritaire en faveur des propriétaires occupants modestes, notamment en milieu urbain, qui vivent souvent dans des logements vétustes et inconfortables, est également prévue au rythme de 30 000 logements par an.

En 1985, ces objectifs seront tenus et même dépassés. Grâce à l'apport du fonds spécial de grands travaux, le F.S.G.T., ce sont près de 4 milliards de francs qui devraient être affectés à la réhabilitation du parc existant. Ils permettront notamment d'améliorer 165 000 logements locatifs sociaux, grâce aux primes à l'amélioration des logements à usage locatif et à occupation sociale — P.A.L.U.L.O.S. — 160 000 logements locatifs privés, grâce aux subventions de l'agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, et 57 000 logements appartenant à des propriétaires occupants, grâce à des primes à l'amélioration de l'habitat.

Par ailleurs, une diminution très sensible — 9,5 p. 100 au lieu de 11,5 p. 100 — du taux des prêts complémentaires à la P.A.L.U.L.O.S. est intervenue. Cette baisse, qui est rendue possible par la maîtrise progressive de l'inflation et un effort spécifique de la Caisse des dépôts et consignations, équivaut — je le souligne — à une augmentation de 12,5 p. 100 des dotations. Elle permettra aux organismes d'établir beaucoup plus facilement leur plan de financement.

Enfin, la possibilité pour les propriétaires occupants d'opter pour une réduction d'impôt, fondée non plus sur les intérêts des emprunts mais sur le montant de l'investissement réalisé, permettra d'encourager les travaux de réhabilitation du parc immobilier ancien et, accessoirement — ce qui n'est pas négligeable — de lutter contre le travail clandestin.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, la présentation que je voulais vous faire de ce projet de budget pour 1985.

L'ensemble des engagements qui ont été pris seront tenus ; l'ensemble des mesures que je viens d'évoquer forment un tout cohérent qui répond aux priorités dont j'ai parlé au début de mon propos et avec lesquelles, je l'espère, le Sénat montrera son accord. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Jean François-Poncet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des finances a décidé de proposer au Sénat de rejeter les titres IV et VI du budget de l'urbanisme et du logement qui concernent, d'une part, l'aide de l'Etat au logement sous ses différentes formes et, d'autre part, l'allocation logement et l'aide personnalisée au logement.

Cette décision tient compte de la situation actuelle dans l'industrie du bâtiment, des besoins sociaux non satisfaits en matière de logement, des incidences qu'aurait une relance de ce secteur sur les grands équilibres économiques et, enfin, de

l'insuffisance notoire des crédits qui sont proposés par le Gouvernement en regard de cette situation. Je consacrerai à ces questions l'essentiel de mon propos.

Le logement absorbe près de 94 p. 100 des dotations du ministère de l'urbanisme et du logement en autorisations de programme et 66,7 p. 100 de ses dotations en crédits de paiement. C'est donc, à l'évidence, l'essentiel du budget dont nous avons à débattre et je limiterai à ce domaine les observations que je voudrais maintenant présenter au Sénat.

Je dirai un mot, en premier lieu, de la situation de l'industrie du bâtiment. Monsieur le ministre, vous avez dit qu'on observait un « frémissement » ; j'espère que les mois à venir confirmeront cette tendance. Mais, aujourd'hui, les indicateurs sont presque sans exception au rouge et soulignent — tous les professionnels l'observent — la gravité rapidement croissante de la crise dans le bâtiment.

Le secteur du bâtiment emploie 5,6 p. 100 de la population active salariée, 20 p. 100 de l'effectif salarié dans l'industrie, il fait vivre 300 000 artisans, il représente un chiffre d'affaires de 300 milliards de francs qui est fait à concurrence de 53 p. 100 dans la construction neuve et de 47 p. 100 dans les travaux d'entretien et d'amélioration.

Il est honnête de souligner que le déclin de l'industrie du bâtiment a débuté dès 1974, toutes les courbes en témoignent. Il est un des secteurs sinistrés de la crise déclenchée dans le monde par la hausse des tarifs du pétrole.

Il n'en demeure pas moins qu'au cours des trois dernières années, en 1982, 1983 et 1984, l'activité du bâtiment a beaucoup décliné, et cela d'abord, dans son ensemble, au rythme de 4 à 5 p. 100 par an.

La crise est plus nette encore pour les logements neufs puisque le déclin s'est situé aux alentours de 8 à 9 p. 100 par an. Les constructions neuves étaient de l'ordre de 400 000 logements en 1981 ; elles ne dépasseront pas 300 000 en 1984.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que la main-d'œuvre salariée ait dramatiquement diminué de 155 000 personnes en trois ans, soit près de 50 000 emplois perdus par an.

Il n'est pas étonnant non plus que le nombre des faillites ait considérablement augmenté : il était de 4 000 par an ; il atteint et dépasse même aujourd'hui le chiffre annuel de 5 000.

Cette évolution défavorable se traduit, dans le secteur libre, par un véritable effondrement. On assiste, en effet, de la part des investisseurs, pour des raisons que chacun connaît, à un désintérêt croissant, de sorte que le domaine aidé par l'Etat est devenu proportionnellement de plus en plus large dans l'ensemble de ce secteur. Cela marque toute l'importance que le budget du ministère de l'urbanisme et du logement peut avoir globalement comme force d'entraînement pour l'industrie du bâtiment.

La conclusion est claire : l'industrie du bâtiment est dans une situation critique.

En deuxième lieu, les besoins : en matière de logement social, on assiste au développement d'une pénurie croissante, laquelle est particulièrement marquée dans le secteur des logements locatifs.

Cela est vrai en milieu urbain mais c'est peut-être plus vrai encore, et le Sénat y est particulièrement sensible, dans le milieu rural.

Il faut se rendre compte, d'une part, que les ménages, en raison de la baisse du pouvoir d'achat, parviennent de plus en plus difficilement à dégager l'épargne suffisante pour assumer l'apport personnel, soit qu'il s'agisse d'un effort en capital, soit qu'il s'agisse, depuis les dernières modifications législatives, de faire face aux arrérages d'emprunt correspondant à cet apport. Il en résulte un transfert vers la demande locative.

On enregistre, d'autre part, une demande de logement locatif en provenance d'un nombre croissant de retraités qui sont, eux aussi, frappés par la difficulté des temps et soucieux de s'installer en milieu rural.

On assiste, enfin, chez les jeunes, à une réaction qui les conduit à se détourner des H.L.M. des grandes agglomérations et qui préfèrent s'installer au village. Je ne citerai qu'un exemple, non pas celui de mon département qui n'est peut-être pas suffisamment caractéristique, mais celui de la Seine-Maritime, qui est un département mi-rural, mi-urbain, où le préfet, dans son rapport au comité départemental des H.L.M., estimait nécessaire, en juin 1984, la construction de 2 000 logements locatifs par an. Or, depuis cinq ans, le nombre de mises en chantier y a évolué entre 1 000 et 1 200.

Les besoins s'accroissent et ce — chacun le constate autour de lui — notamment dans le secteur locatif.

Face à cette situation, la commission des finances a considéré non seulement qu'une relance du bâtiment était souhaitable, mais aussi, monsieur le ministre, qu'elle était compatible avec le nécessaire rétablissement des grands équilibres financiers.

Je ne suis pas éloigné de penser, d'ailleurs, que vous approuveriez volontiers cette analyse, mais que le Gouvernement dans son ensemble, ou du moins votre collègue, M. le ministre de l'économie, des finances et du budget, ne partage pas totalement cet avis.

Je voudrais vous exposer le sentiment de la commission des finances. Tout d'abord, il est clair qu'en matière d'emploi, l'impulsion de l'industrie du bâtiment est à la fois immédiate et très forte. On estime généralement qu'un logement supplémentaire génère un emploi dans le secteur du bâtiment lui-même et un emploi dans les activités induites du bâtiment.

Qu'en est-il des équilibres financiers ? Bien entendu, la commission des finances y est particulièrement sensible mais elle a aussi conscience que la relance dans le bâtiment est celle qui, de tous les secteurs économiques, engendre les perturbations les moins fortes sur les équilibres extérieurs.

Le Centre scientifique et technique du bâtiment a calculé, dans une publication de juin 1983, qu'une relance du bâtiment profitait à l'économie nationale à concurrence de 85 p. 100 de la demande et n'engendrait que 15 p. 100 d'importations supplémentaires. A titre de comparaison, le secteur des biens de consommation engendre 30 p. 100 d'importations et le secteur de l'investissement 45 p. 100 d'importations.

En troisième lieu, le bâtiment est devenu un grand exportateur. Cela n'était pas le cas jadis. Il l'est devenu aujourd'hui. Je citerai quelques chiffres : en 1982, les travaux faits par l'industrie du bâtiment à l'étranger ont atteint 17 milliards de francs et, en 1983, 20 milliards de francs ; l'apport en devises est estimé à 30 p. 100 de ce montant, ce qui, bon an mal an, place l'industrie du bâtiment à égalité avec l'agro-alimentaire. C'est dire que les retombées positives d'une relance dans le secteur du bâtiment l'emportent, et de très loin, sur les quelques retombées négatives pour les équilibres économiques que l'on peut prévoir.

Cela a conduit la commission à juger insuffisants les crédits proposés par le Gouvernement aux chapitres IV et VI de votre budget.

Sur les 300 000 logements construits, plus de 220 000 bénéficient, d'une façon ou d'une autre, d'une aide de l'Etat ; or l'insuffisance des crédits est évidente dans les trois principaux secteurs : la construction des logements neufs, la surcharge foncière dans les zones urbaines, l'amélioration de l'habitat ancien.

En ce qui concerne tout d'abord les logements neufs, il convient de distinguer le secteur de l'accession à la propriété et le secteur locatif.

Pour l'accession à la propriété, si les crédits de paiement augmentent de 24,7 p. 100, les autorisations de programme baissent de 7,59 p. 100, soit de 14,4 p. 100 en francs constants par rapport à 1984. Pourtant, ce sont les autorisations de programme qui conditionnent les mises en chantier, c'est d'elles qu'émane l'impulsion que l'Etat donne à l'industrie du bâtiment. C'est cette diminution des autorisations de programme, caractéristique de tous les chapitres de votre budget, qui a décidé du vote de la commission des finances.

Je sais bien, monsieur le ministre, que vous annoncez, malgré cette réduction des autorisations de programme, le maintien du nombre des prêts pour l'accession à la propriété, qui est fixé dans le budget pour 1985, comme dans celui de l'année dernière, à 150 000. Or, ce chiffre ne nous paraît pas adapté à la crise. Aurions-nous la conviction que ce chiffre pourrait être atteint, qu'il nous paraîtrait ne pas correspondre aux besoins. Mais, de surcroît, nous doutons qu'il soit effectivement atteint : comment, avec des autorisations de programme en diminution, atteindre un nombre de prêts identique à celui de l'année dernière ?

La commission, bien entendu, a pris note de la baisse du coût de la ressource financière, à la suite à la fois de la baisse de 1 p. 100 du taux des livrets A de la caisse d'épargne et de la baisse générale des taux du marché financier.

Mais la commission a estimé que la baisse des autorisations de programme dépassait ce qu'il était raisonnable d'attendre comme économies de la baisse du taux des intérêts. Il faut reconnaître que, dans ces matières, les calculs sont difficiles à effectuer. Je vous remercie, monsieur le ministre, des réponses qui ont été apportées aux questions qu'à ce sujet la commission vous a posées. Mais je suis obligé de vous dire qu'elles n'ont pas convaincu la commission. J'ajoute qu'elles n'ont pas davantage convaincu les organismes spécialisés ; il suffit de s'en rapporter aux déclarations faites par les organismes d'H. L. M., elles sont significatives et soulignent, entre autres choses, que le montant des prêts complémentaires nécessaires pour qu'un constructeur puisse faire face à la part non couverte par les prêts pour l'accession à la propriété s'accroît en 1985 et que, par conséquent, la charge pour le constructeur sera plus lourde.

J'en viens au secteur locatif, où les autorisations de programme, dans le budget qui nous a été présenté, baissent de 14,84 p. 100, soit 21,7 p. 100 en francs constants, alors que les crédits de paiement augmentaient de 51,46 p. 100 — je reviendrai dans un instant sur ce chiffre. Il nous est indiqué que le nombre des prêts locatifs aidés, les P. L. A., se trouvera néanmoins maintenu à 70 000, c'est-à-dire au niveau de l'an dernier. Les professionnels consultés estimaient il y a quelques semaines que ce chiffre avait peu de chance d'être atteint et qu'il se situerait plus probablement aux alentours de 65 000.

Or le Gouvernement a soumis un amendement à l'Assemblée nationale, qui diminue de 700 millions de francs les crédits de paiement des P. L. A., soit environ de 8 p. 100, pour compenser la suppression du prélèvement de 2 p. 100 sur les produits fiscaux des collectivités locales. Cette décision, intervenue au cours du débat à l'Assemblée nationale, aggrave la situation dont la commission avait eu à connaître ; elle ne peut que la confirmer dans son sentiment ; je me devais d'en faire part à notre Haute Assemblée.

Nous observons, d'autre part, que le taux des prêts locatifs n'a pas suivi la baisse des taux d'intérêt, laquelle profite au budget général de l'Etat.

La baisse de 0,5 p. 100 des prêts locatifs résulte de l'introduction de prêts à taux révisable ; ceux-ci, nous avez-vous indiqué tout à l'heure, correspondent à un souci de meilleure adaptation à la conjoncture économique et à l'évolution de l'inflation ; ils ont malheureusement la conséquence fâcheuse de faire supporter à l'emprunteur les risques de variation du taux de rémunération des livrets A. Ce que l'on gagne d'un côté, on le perd de l'autre. Il n'est pas certain qu'il en résulte au total une amélioration significative.

J'en viens à la surcharge foncière. Les autorisations de programme concernant l'implantation des logements locatifs sociaux en zone urbaine enregistrent une baisse de 10 p. 100, 16,4 p. 100 en francs constants ; la baisse est de 15,8 p. 100 — en ce qui concerne les crédits de paiement. C'est une évolution préoccupante quand on connaît la situation présente dans un grand nombre d'agglomérations urbaines.

J'en viens enfin à l'habitat existant. Je commencerai par les primes à l'amélioration de logements à usage locatif et à occupation sociale, les P. A. L. U. L. O. S. : les autorisations de programme baissent de 19,2 p. 100 — 24,4 p. 100 en francs constants — et les crédits de paiement de 24,1 p. 100.

On observe la même évolution défavorable pour la prime d'aide à l'habitat : les autorisations de programme diminuent de 39 p. 100, 44 p. 100 en francs constants.

Je sais bien que ces réductions doivent, si l'on s'en rapporte aux déclarations du Gouvernement, être compensées par une quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux. J'observe que celui-ci est de plus en plus mis à contribution. J'ai moi-même rendu visite il y a quelques jours à M. le ministre des finances pour lui demander que la participation de l'Etat prévue pour les travaux de défense contre les inondations, qui a été supprimée dans le budget du ministère de l'environnement, soit rétablie sous la forme d'un prélèvement sur le fonds spécial de grands travaux, et j'ai eu la satisfaction de voir M. le ministre des finances approuver cette démarche. Mais comment ne pas se demander si le fonds spécial de grands travaux bénéficiera de dotations suffisantes pour faire face aux imputations de plus en plus nombreuses qui lui sont faites ?

Cette pratique appelle cette année, de la part de la commission des finances — vous n'en serez pas surpris, monsieur le ministre — les mêmes observations critiques que les années précédentes. Elle témoigne des progrès que fait, année après année, la débudgétisation et traduit le désordre qui s'installe dans les finances de l'Etat. C'est une procédure que nous condamnons.

J'ajoute que le chevauchement des différentes tranches du fonds spécial de grands travaux, qui, d'une année sur l'autre, s'imbriquent les unes les autres, ne permet pas d'apprécier si le prélèvement prévu compensera la baisse des crédits inscrits au budget. J'observe, sans pouvoir en juger moi-même, que les professionnels doutent qu'il en sera effectivement ainsi.

J'en viens à l'allocation de logement et à l'allocation personnalisée au logement, dont l'évolution est moins défavorable.

Pour la première, les crédits sont à peu près maintenus en francs courants — mais pas en francs constants.

Pour ce qui est de l'allocation personnalisée au logement, on observe un accroissement de 12 p. 100, qui doit être jugé satisfaisant.

Telles sont les raisons essentielles, monsieur le ministre, qui ont conduit la commission des finances à proposer au Sénat le rejet des titres IV et VI de votre budget.

Mais je ne voudrais pas terminer sans vous faire part de l'appréciation positive que la commission a portée sur l'évolution intervenue depuis plusieurs mois dans l'environnement

juridique et fiscal de l'industrie du bâtiment. La commission s'est félicitée de cette évolution et elle m'a demandé de vous le dire en séance publique.

Trois événements ont particulièrement attiré son attention. Il s'agit d'abord de la loi du 12 juillet 1984 sur l'accès à la propriété, qui permet de contracter un P.L.A. sans apport personnel et facilite, par conséquent, dans les temps difficiles que nous traversons, l'accès à la propriété pour ceux qui ne peuvent pas dégager d'apport personnel.

Nous avons aussi relevé la décision du Gouvernement de ne pas se prévaloir, en 1985, de la disposition qui lui permet, en invoquant l'existence de circonstances économiques exceptionnelles, de limiter à 80 p. 100 de l'indice de l'I.N.S.E.E. la hausse des loyers. C'est un pas important dans la bonne direction, celle de la liberté des loyers, qui conditionne, nous le savons tous, un véritable redémarrage dans ce secteur.

Je signalerai enfin les mesures fiscales que vous avez vous-même rappelées tout à l'heure. Elles concernent les grosses réparations et l'investissement locatif. Dans un cas comme dans l'autre, elles sont positives. Vous me permettrez cependant d'ajouter qu'elles nous paraissent, hélas ! largement insuffisantes. Comme la profession, nous doutons qu'il en découle une impulsion significative pour l'industrie du bâtiment. Mais nous souhaitons, bien entendu, que les événements nous donnent tort, monsieur le ministre.

**M. Paul Quilès**, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Moi aussi !

**M. Jean François-Poncet**, rapporteur spécial. Je ne peux terminer sans dire un mot des autres aspects de votre budget, notamment de la décentralisation.

On observe pour l'urbanisme, d'une part, pour l'architecture, d'autre part, une diminution des crédits. S'agissant de l'urbanisme, cette diminution — 5 p. 100 en crédits de paiement et en autorisations de programme — correspond à des transferts de crédits aux dotations globales d'équipement et aux dotations générales de décentralisation des différents départements.

La commission doute que ces transferts soient suffisants pour permettre aux collectivités locales de faire face à la demande des plans d'occupation des sols, qui est en pleine expansion. En raison de la législation nouvelle, ceux-ci se répandent, y compris dans les communes rurales, qui étaient jusqu'à présent réservées. Il faut faire face à cette demande nouvelle. Or, nous nous demandons si, d'une part, les transferts de crédits, d'autre part, la mise à disposition des agences d'urbanisme et des directions départementales de l'équipement, dont les effectifs n'ont pas évolué, permettront de faire face à la demande.

Je ferai des observations analogues pour l'architecture, tout en observant que les crédits destinés à l'enseignement de cette discipline ont substantiellement augmenté, ce dont la commission des finances se félicite.

Telles sont, monsieur le ministre, les conclusions que la commission m'a chargé de rapporter. Elles concernent essentiellement, ce qui est normal dans les temps que nous traversons, les crédits consacrés au logement. (Applaudissements.)

**M. le président**. La parole est à M. Laucournet, rapporteur pour avis.

**M. Robert Laucournet**, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (logement). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis quatorze ans, mes collègues de la commission des affaires économiques et du Plan me font l'honneur et l'amitié de me confier le rapport sur le logement. J'avais toujours obtenu leur vote positif, le plus souvent unanime. J'en déduisais un témoignage de sympathie et la reconnaissance — à tort peut-être — d'une certaine technicité.

Cette année, le charme est rompu. De multiples raisons expliquent cette nouvelle situation, et elles ne sont pas forcément techniques.

Vous lirez dans mon rapport écrit que, contrairement aux propositions de son rapporteur, la commission des affaires économiques et du Plan a donné un avis défavorable à l'adoption des crédits du logement pour 1985.

Je respecterai, et c'est bien normal, les décisions de la commission. J'aurais pu me démettre du rapport, mais la minorité du Sénat en détient si peu que j'ai préféré le conserver et m'expliquer largement devant vous. Mais il est un paradoxe : alors que j'ai eu l'occasion de faire voter quatorze budgets, présentés par une dizaine de ministres différents, alors que la récession dure depuis 1973, alors qu'en 1977 le conventionnement a modifié les règles du jeu établies et que j'étais un des rares sénateurs à en contester le principe, je vais devoir dénoncer aujourd'hui les insuffisances d'un budget que je considère, à titre personnel, comme porteur d'un redressement certain. Néanmoins, je rapporterai fidèlement au nom de la commission.

Les observations et les critiques de la commission concernent

trois domaines essentiels. Ce sont, par hasard, les mêmes que ceux qu'a évoqués M. Jean François-Poncet au nom de la commission des finances : les difficultés de la profession du bâtiment et des travaux publics, la médiocrité de l'enveloppe réservée au secteur du logement et les difficultés particulières qui frappent depuis quelque temps — cela a été particulièrement vrai en 1984 — les organismes de logement social.

En ce qui concerne la récession de la profession du bâtiment, s'appuyant sur des constatations faites sur le plan local, la commission rappelle que les cessations d'activité ont diminué de 9 p. 100 en 1983 par rapport à 1982 et que, pour les six premiers mois de 1984, par rapport à la même période de l'année précédente, le recul est évalué à plus de 13 p. 100.

Demeurant sceptique sur les résultats affichés en matière d'exportation de la construction et du savoir-faire, la commission a repris les arguments largement développés par la fédération nationale du bâtiment ; en les illustrant par des exemples recueillis dans nos départements, elle a marqué, par sa décision de rejet des crédits, sa très vive inquiétude devant la crise qui affecte les entreprises artisanales et industrielles moyennes et petites, du second œuvre notamment, qui constituent le tissu économique de nos régions. La critique a été vive à l'égard de la politique pratiquée, qui ne semblerait pas augurer d'une reprise ou d'un redressement.

Un deuxième axe de critique porte sur la constatation que la quasi-totalité des autorisations de programme sont en baisse, traduisant par là même un désengagement de l'Etat à l'égard du logement social, ce qui a paru extrêmement dangereux à la majorité de la commission après que les investisseurs privés ont été découragés de poursuivre leur action dans l'immobilier. Il s'agit de critiques renouvelées contre la loi définissant les rapports entre bailleurs et locataires.

Enfin, le troisième axe de critique a porté sur la situation du logement social et sur les difficultés des mouvements H.L.M., ce qui est bien normal dans une assemblée où la plupart d'entre nous avons des responsabilités nationales ou locales dans les organismes concernés. La commission s'est ainsi préoccupée de la mise en place des prêts à taux révisable qui entraînent ce qu'on appelle le « risque de transformation » des caisses de prêts, compte tenu du taux des livrets A à long terme et des rémunérations qui peuvent varier, en hausse ou en baisse, dans des délais très courts.

La commission, reprenant les préoccupations de l'union des H.L.M., soutient qu'il n'y a pas eu, en fait, de répercussion de la baisse des rémunérations des livrets A sur le taux des prêts locatifs aidés, que c'est le budget qui a récupéré cette baisse et que la réduction de 0,50 p. 100 du taux des P.L.A. n'est, en réalité, que la contrepartie automatique d'un aléa supplémentaire pour les organismes d'H.L.M.

Telle est, schématiquement brossée et, je le crois, objectivement exprimée, l'attitude de la commission. Celle-ci a rejeté votre budget, les seuls sénateurs socialistes et radicaux de gauche exprimant un avis favorable, tous les autres votant contre. fin d'année 1984. J'avais indiqué — cela n'a d'ailleurs été contre-

Je n'avais pourtant pas manqué, dans la présentation orale de mon rapport — dont l'avis écrit demeure, même s'il n'est plus qu'une expression dépassée — de signaler tous les éléments positifs que j'avais constatés dans la situation de cette fin d'année 1984. J'avais indiqué — cela n'a d'ailleurs été contredit par personne et vous l'avez dit vous-même, monsieur le ministre — que, dans le domaine de la construction de logements, tout un enchaînement d'actes de procédure étale sur une longue durée l'acte de construire — achat du terrain, études du financement, commercialisation — et l'on ne peut donc s'étonner si ce que l'on a appelé « le frémissement du printemps », qui avait permis d'enregistrer une diminution rapide du stock des invendus pesant sur les promoteurs et les constructeurs, s'accélère d'ici la fin de l'année. Or nous assistons effectivement à une reprise actuellement, avec la diminution voire la suppression du stock des invendus.

Les mesures que vous avez prises en avril, par la baisse d'un point du taux des prêts conventionnés, par un effort des institutionnels — compagnies d'assurances ou sociétés immobilières d'investissement — par la mise en place de 10 000 prêts locatifs aidés, devraient produire leurs effets dans les mois qui viennent.

Les conseils départementaux de l'habitat, qui sont une nouvelle manifestation de la décentralisation, vont être en mesure d'assurer, d'ici à la fin de l'année, la programmation de 1985 ; ils permettront de suivre de près la consommation des crédits mis en place et d'influer, par leurs avis aux commissaires de la République, la politique locale puisqu'ils rassembleront dans une même enceinte tous les acteurs en matière de construction : les élus, les professionnels et les usagers.

J'avais également indiqué à la commission que les deux importantes incitations fiscales, l'une concernant l'aide à l'investissement immobilier locatif par le moyen de réductions d'impôts,

l'autre appliquée aux grosses réparations sur le parc ancien, pourraient générer un volume de travaux aidés de l'ordre de 4 à 5 milliards de francs, ce qui n'est pas négligeable, sur le chiffre d'affaires des entreprises.

J'avais insisté sur le fait que les dotations au titre des P. A. L. U. L. O. S. et touchant à l'amélioration de l'habitat existant, dont les taux des prêts sont sensiblement réduits, et les troisième et quatrième tranches du fonds spécial de grands travaux participaient aussi de façon très importante à l'ouverture de commandes à l'industrie et renforçaient les priorités sociales et les objectifs de solidarité définis par le Gouvernement.

Répondant par avance aux observations de mes collègues sur la situation des organismes, j'avais fait le point sur l'opération d'expérimentation en cours en matière de fusion des aides — allocation logement et aide personnalisée — qui s'exerce actuellement sur 70 000 logements. J'avais évoqué l'importance de la mise en place des mécanismes spécifiques d'aide aux organismes en difficulté par l'octroi de 130 millions de francs de dotations en capital, lié à des interventions concomitantes des collectivités de rattachement, à la mise à disposition de prêts spéciaux à 8 p. 100 sur quatre ans destinés à financer les grosses réparations et les dépenses exceptionnelles d'entretien, ce qui représente encore 160 millions de francs.

J'avais enfin souligné devant la commission, comme je le fais dans mon rapport écrit, que mes fonctions au conseil fédéral de l'union des H. L. M. et ma responsabilité à la présidence du conseil national de l'habitat me conduisaient à penser que la porte demeurait ouverte en 1985 entre le ministère et les responsables du logement social afin de relancer la construction par des initiatives et des ajustements liés à la politique menée contre l'inflation, à la solution des problèmes d'emploi et à la lutte contre le chômage.

Mais, comme je vous l'ai dit d'entrée, mes chers collègues, ce discours n'a pas eu le mérite d'être entendu et la commission a rejeté le budget qui lui était soumis.

Monsieur le ministre, je souhaite que vous puissiez, dans une réponse complémentaire, préciser, le cas échéant, votre intervention liminaire sur les points que j'ai eu l'honneur de souligner devant vous.

J'ai ressenti dans les discussions devant la commission, qui ont été larges et complètes, une réelle inquiétude et une préoccupation manifeste. Les difficultés du logement ne datent ni d'hier ni de 1981 : elles existent depuis plus de dix ans. Mais il faut maintenant trouver la voie du redressement. Je souhaite que vous puissiez apaiser ces inquiétudes et ces préoccupations car mon optimisme raisonné n'a pas été de nature à réduire l'opposition de mes collègues. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Janetti, rapporteur pour avis.

**M. Maurice Janetti, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (urbanisme).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, contrairement aux rapporteurs qui m'ont précédé, j'ai le plaisir de présenter un rapport qui a fait l'objet d'un vote unanime — moins une abstention — de la part de la commission des affaires économiques.

Quelles sont les grandes lignes de ce rapport ?

La décentralisation a profondément transformé les données de l'urbanisme. Cependant, l'Etat conserve un rôle fondamental en ce domaine, puisque les concours financiers qu'il apporte aux collectivités locales conditionnent la mise en œuvre pratique des nouvelles compétences dévolues aux communes. Simultanément, l'Etat conserve des responsabilités directes en matière d'urbanisme. Malgré la décentralisation, le présent budget demeure un instrument essentiel de la politique d'utilisation des sols.

Dans le cadre de l'urbanisme décentralisé, première partie de mon rapport, je parlerai d'abord des agences d'urbanisme.

Les agences d'urbanisme et les C. A. U. E. — conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement — sont des institutions dépendant des collectivités locales, partiellement subventionnées par l'Etat. Les agences d'urbanisme jouent encore un rôle important dans l'établissement des documents d'urbanisme.

Pour les C. A. U. E., votre commission regrette que le même principe de reconduction des crédits en francs courants n'ait pas été retenu. Le produit de la taxe départementale ne paraît pas suffisant pour assurer le fonctionnement normal de ces conseils. Il serait donc souhaitable que le crédit de 12 millions de francs prévu en 1984 pour les subventions de fonctionnement soit maintenu en 1985 alors qu'au contraire, le projet de budget propose une mesure nouvelle négative de 4 millions de francs. En 1985, il est prévu de réserver la subvention forfaitaire de fonctionnement aux départements les plus défavorisés.

Cependant, les C. A. U. E. continueront à bénéficier de subventions affectées, accordées lors de la mise en œuvre dans le département d'actions d'intérêt national. La commission des affaires économiques estime que le soutien de l'Etat aux C. A. U. E. doit être maintenu en 1985.

Toujours sur le thème de l'urbanisme décentralisé, j'en viens à l'action foncière.

L'action foncière relève de la compétence des collectivités locales. Mais elles ne peuvent agir en ce domaine que si des moyens suffisants sont mis à leur disposition.

Il faut souligner qu'à partir de 1985, il n'y aura plus de subventions spécifiques pour les nouveaux programmes d'action foncière — P. A. F. Les crédits destinés aux P. A. F. sont désormais intégrés dans la D. G. E. Dans le budget de 1985, seuls subsistent dans le budget de l'urbanisme 40 millions de francs de crédits de paiement destinés à des P. A. F. en cours d'exécution.

Il existe toujours, bien sûr, les prêts qui sont destinés aux réserves foncières *stricto sensu*, auxquels les collectivités peuvent faire appel.

S'agissant des espaces verts, le projet de budget pour 1985 ne comporte pour ceux-ci que des crédits de paiement — 19 millions de francs — destinés à poursuivre les opérations précédemment engagées. Pour la réalisation de nouveaux espaces verts, les collectivités locales disposent désormais de ressources de la dotation globale d'équipement.

En ce qui concerne la politique de l'aménagement, la décentralisation a conduit à mettre un terme à l'action du fonds d'aménagement urbain, mais cela n'induit pas un désengagement total de l'Etat dans le domaine de l'aménagement. L'année 1984 a été marquée par une redéfinition des modalités d'intervention de l'Etat, indépendamment du projet de loi relatif à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement, projet de loi actuellement en navette.

La collaboration entre l'Etat et les collectivités locales s'est développée au sein de la commission pour le développement social des quartiers, dite commission Pesce, que tout le monde connaît bien.

Les actions menées dans le cadre du comité interministériel pour les villes respectent les principes de la décentralisation, puisque les dossiers sont soumis au comité à la demande des communes intéressées. Pour mener ces actions, un financement *ad hoc* a été mis en place avec le fonds social urbain, principale innovation de ce budget, alimenté par des crédits de l'urbanisme et du logement ainsi que par des crédits transférés provenant d'autres budgets.

La nouvelle politique mise en place pour les zones urbaines les plus difficiles constitue un progrès important ; elle permet de coordonner les efforts de tous les services publics compétents et d'apporter un soutien efficace aux collectivités locales confrontées à des problèmes qui, parfois, dépassent leur capacité et leurs moyens.

Dans la seconde partie de mon propos, j'aborderai les responsabilités directes de l'Etat, et tout d'abord celles qui sont relatives aux études d'urbanisme et à la recherche.

S'agissant de la recherche, un effort important a été consenti en particulier pour l'ensemble du plan urbain dans le cadre du programme « Urbanisme et technologie de l'habitat ».

S'agissant de la protection des sites, d'intérêt national, elle reste, comme on le sait, de la compétence de l'Etat. La responsabilité de l'Etat englobe le classement et la préservation. En 1984, des procédures de classement ont été engagées d'une manière régulière, ce qui est une excellente chose. Par ailleurs, des procédures d'inscription sont en cours et je tiens, à ce propos, à évoquer ici la procédure d'inscription d'un site bien connu et qui m'est cher, puisque son évolution et les agressions dont il a fait l'objet ont marqué les étapes de mon itinéraire politique ; je veux parler des Gorges du Verdon. Les procédures de classement et d'inscription des Gorges du Verdon m'ont d'ailleurs conduit, voilà quelque temps, à poser une question orale à Mme le ministre de l'environnement et à évoquer, ce faisant, la position et le jeu de la direction de l'urbanisme et des paysages.

Dans le projet de budget pour 1985, 25 millions de francs d'autorisations de programme et 20,5 millions de francs de crédits de paiement sont prévus pour des interventions spécifiques dans les sites, les abords et les paysages.

J'en viens maintenant à l'architecture. L'année 1984 — vous l'avez rappelé, monsieur le ministre — a été marquée par la réforme de l'enseignement de l'architecture. En 1985, la mise en œuvre de cette réforme sera poursuivie, ce dont nous vous savons gré.

Le nouveau système devrait, selon la commission, élargir l'horizon de l'architecture et faciliter l'insertion professionnelle des jeunes diplômés. En complément de la réforme opérée pour



l'enseignement, il faut indiquer — vous le confirmerez certainement, monsieur le ministre — qu'une réforme de la loi du 3 janvier 1977 est actuellement étudiée.

Quant aux villes nouvelles, malgré la modification de leur statut, la responsabilité de l'Etat est engagée pour poursuivre les investissements prévus pour terminer les programmes. L'une des villes nouvelles est aujourd'hui achevée, il s'agit de Villeneuve-d'Ascq, près de Lille, les autres devraient atteindre leur maturité vers 1990.

La commission a estimé qu'un effort important avait été accompli au niveau des équipements collectifs, en particulier dans le domaine scolaire et pour les transports.

Je rappelle que les villes nouvelles disposent d'un patrimoine foncier important : 31 000 hectares de terrains ont été acquis, dont 13 800 hectares grâce à des crédits d'Etat.

Globalement, en 1985 — il faut également le souligner — l'effort financier de l'Etat affecté aux villes nouvelles sera en progression importante par rapport à 1984 : 136 200 000 francs au lieu de 82 800 000 francs.

Je relève également un autre point plutôt positif : dans la période récente, la situation financière des établissements publics d'aménagement s'est notablement améliorée, sauf pour l'Isle-d'Abeau et l'étang de Berre. Les établissements publics d'aménagement doivent s'efforcer d'atteindre le plus rapidement possible l'équilibre financier. Ce n'est pas facile ; il convient sur ce point d'inciter à modérer le rythme d'engagement des dépenses.

Aussi, malgré les aléas de la conjoncture, l'Etat doit-il maintenir son soutien aux établissements publics d'aménagement jusqu'au terme de la réalisation des villes nouvelles. A cet égard, la commission estime que le projet de budget pour 1985 est satisfaisant.

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant de conclure ce rapport, je vous ferai part des quelques réserves ou observations qui ont été émises sur ce projet de budget.

La première concerne le choix pratiqué par les communes qui utilisent les services de l'Etat pour l'instruction des demandes d'urbanisme. La commission souhaite que les moyens en personnel soient véritablement mis à la disposition des directions départementales de l'équipement, afin que les communes puissent, dans de bonnes conditions, faire appel aux services de l'Etat.

Une seconde observation est relative aux pouvoirs des architectes des bâtiments de France ; la commission demande que l'on reconsidère ces pouvoirs. Je partage entièrement ce point de vue. Je ne doute aucunement de la compétence des architectes des bâtiments de France ; cependant, si l'on veut préserver et juger le patrimoine et donc l'Histoire d'un pays à travers ses équipements, il faut disposer des moyens en personnel suffisants afin de mener une véritable action sur le terrain. A mon avis, l'absence de moyens empêche ce service d'effectuer un travail remarquable en freinant, d'ailleurs, des actions qui n'ont pas lieu de l'être. Je suis persuadé, disant cela devant une assemblée composée de collègues maires pour la plupart d'entre eux, qui connaissent bien le problème, de recueillir, sinon l'unanimité, du moins une très large majorité.

Sous ces réserves qui ne sont pas fondamentales et de rétablissement des crédits du C.A.U.E. au même niveau qu'en 1984 — 12 millions de francs — monsieur le ministre, notre commission a émis à la quasi-unanimité — une seule abstention — ce qui est assez inusité dans cette assemblée, un avis favorable à l'adoption des dispositions relatives à l'urbanisme dans le projet de loi de finances pour 1985 adopté par l'Assemblée nationale. (Applaudissements sur les travées socialistes.)

**M. le président.** La parole est à M. Bonifay, rapporteur pour avis.

**M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social).** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour la première fois la commission des affaires sociales a souhaité émettre un avis sur les crédits consacrés par le ministère du logement, de l'urbanisme et des transports au logement social. Pour cette première année, il n'y a pas eu de rapport écrit — scrupule intellectuel, manque de temps. Cela me permettra, en tout cas, d'invoquer les circonstances atténuantes auprès du président, si je dépassais mon temps de parole eu égard à la lecture considérable que j'ai épargnée aux membres de la Haute Assemblée ainsi qu'à M. le ministre lui-même.

Selon la commission, le logement social, tout naturellement, c'est d'abord privilégier l'ensemble des aides personnelles versées en matière de logement ; c'est aussi attirer l'attention, comme le fait la Cour des comptes, sur les difficultés rencontrées par certains offices de H.L.M. ; c'est encore, présenter les actions menées pour promouvoir la sécurité et la qualité de

la vie dans les villes ; enfin, c'est insister sur ce qui peut être fait dans un domaine particulièrement dramatique auquel nous sommes tous particulièrement sensibles, à savoir la lutte contre la pauvreté.

C'est donc autour de ces quatre points — aide personnelle en matière de logement, sécurité et situation financière des H.L.M., sécurité, qualité de la vie dans les villes et lutte contre la pauvreté — que j'argumenterai l'avis que vous souhaitez voir présenter.

Je ferai tout d'abord un bref rappel des mécanismes d'aide à la personne : le système actuel — vous le savez — laisse coexister deux types d'allocations : l'aide personnalisée au logement ou A.P.L. et l'allocation au logement pour laquelle il convient de distinguer l'allocation logement familial — A.L.F. — et l'allocation logement social — A.L.S.

Ces différents types d'aide sont destinés à adapter la dépense de logement à la situation familiale et financière des ménages, tout en laissant à la charge de ces derniers un effort contributif.

Je tiens tout d'abord à souligner l'engagement financier de l'Etat au titre de l'A.P.L. et de l'A.L.S. Le 9<sup>e</sup> Plan fixe comme objectif la maîtrise du coût des aides à la personne. Alors que la progression des engagements de l'Etat, à ce titre, avait été forte en 1983 et en 1984 : respectivement plus 21 p. 100 et plus 17 p. 100, le projet de loi de finances pour 1985 encadre très fortement la dépense et n'autorise une progression que de 5,1 p. 100 par rapport à l'année 1984. Le montant des aides s'élève à 13 millions de francs environ, mais le taux moyen de progression recouvre un double phénomène.

Tout d'abord, l'engagement financier de l'Etat au titre de l'A.P.L. progresse de 11,7 p. 100. Cette augmentation résulte d'une part, de l'actualisation du barème de l'A.P.L. intervenue au 1<sup>er</sup> juillet 1984 ; d'autre part, le nombre des bénéficiaires progresse, même si c'est à un rythme moins soutenu qu'au cours des années précédentes.

Par ailleurs, au titre de l'A.L.S., la dépense est stabilisée : 6,5 millions de francs en 1985 et 6,6 millions en 1984. Cela résulte, pour l'essentiel, d'une diminution du nombre des bénéficiaires, ce qui est le corollaire de l'extension du champ d'application de l'A.P.L.

En ce qui concerne les mesures envisagées qui sont relatives au régime des aides personnelles au logement, le programme prioritaire d'exécution — P.P.E. — n° 10 prévoit, pour le parc H.L.M., une réforme des aides personnelles au logement. Il s'appuie très largement sur les propositions du rapport Badet, ainsi que sur les travaux de la commission Bonin, groupe de travail qui a participé aux travaux préparatoires du 9<sup>e</sup> Plan. Cette réforme repose sur la mise en place d'une aide à la personne unique se substituant à l'A.P.L. et aux deux allocations logement ainsi que sur la remise en ordre des loyers. Ce P.P.E. précisait qu'une expérimentation était nécessaire avant toute réforme, qu'elle porterait sur 70 000 logements et reposait sur la concertation entre les partenaires concernés.

C'est ainsi qu'un accord collectif national de location a été signé en mai 1984. Il définit les modalités d'expérimentation au niveau local, pour ce qui concerne l'information des locataires, la négociation bailleurs-locataires et la remise en ordre des loyers. Il est précisé que cette remise en ordre doit se faire à masses de recettes constantes pour l'organisme, sauf en cas de constructions neuves, et en cas de travaux d'amélioration. Ces dérogations devront être négociées localement.

Quinze organismes gérant des H.L.M. participent à cette expérimentation. Les négociations au niveau local devraient être achevées dans la mesure du possible au début de 1985. Les locataires susceptibles de bénéficier de l'A.P.L. la perçoivent sur la base de la réglementation actuelle.

Les rapports Badet et Bonin, quant à eux, proposent que l'aide unique ait un champ d'application identique à celui de l'A.P.L., mais un barème dont le coût pour la collectivité soit intermédiaire à celui de l'A.P.L. et de l'A.L.S. Il faudra donc attendre les premiers résultats de cette expérimentation pour que le Gouvernement puisse décider de la suite à donner à ce projet de réforme.

Le deuxième volet de mon intervention concerne la gestion et la situation financière des H.L.M. Il semble intéressant de rappeler, même très brièvement, les grandes lignes de l'analyse faite par la Cour des comptes dans son rapport public pour 1984, et relative à la gestion des offices durant les exercices 1976-1981. Au terme de cette analyse, il apparaît que certains offices connaissent de réelles difficultés, dues pour partie à des contraintes extérieures. L'enquête menée par la Cour des comptes a été faite auprès de trente-neuf offices, choisis de façon à constituer un ensemble représentatif. Réparti sur l'ensemble du territoire, cet échantillon représenterait environ 25 p. 100 des logements H.L.M. publiques. Il ressort qu'entre 1976 et 1981, la moitié de ces offices ont vu leur situation se dégrader.

Pour la plupart de ces établissements, les dépenses ont progressé plus vite que les recettes. Pour ces dernières, les offices ont subi les conséquences des limitations de hausse de loyer décidées à plusieurs reprises par les gouvernements successifs. Il est à noter, de plus, que certains offices n'ont pas appliqué entièrement les hausses autorisées.

Par ailleurs, la demande des locataires se concentre sur les immeubles qui offrent les meilleures conditions de confort. C'est dire que les grands ensembles construits à la périphérie des villes entre 1950 et 1970 sont peu à peu délaissés. Pour les offices qui gèrent ces immeubles, l'engrenage suivant se produit alors : l'insuffisance des recettes entraîne la dégradation de l'environnement, le sous-entretien des logements et accélère ensuite le départ des locataires.

Pour certaines cités, le taux d'inoccupation des logements a augmenté très rapidement depuis 1978 — Nanterre, communauté urbaine de Lyon, O.P.H.L.M. du Nord et bien d'autres. Pour pouvoir sortir d'un tel engrenage, il faudrait faire de coûteux efforts de réhabilitation et de rénovation, que malheureusement ces offices ne peuvent pas prendre en charge car ils n'ont pas les fonds propres nécessaires.

A cela s'ajoute la difficulté croissante que rencontrent certains offices dans le recouvrement des loyers. Pour certains, les arrêtés sont tels que leur apurement est de plus en plus incertain. C'est ainsi que pour 1981 les résultats de l'enquête montraient que le montant des recettes à recouvrer variait de 1 p. 100 du total à quelquefois plus de 12 p. 100.

Enfin, il faut constater que certains offices n'ont pas su maîtriser l'évolution de leurs charges d'exploitation.

Sur le point particulier des concours publics accordés aux offices, il convient de faire remarquer que la procédure de conventionnement, facultative pour les logements antérieurs à 1977, n'a été que peu utilisée. Elle présente des avantages certains : hausses de loyers grâce à l'octroi de l'A.P.L., subventions, mais malheureusement les offices ont souvent reculé devant les inconvénients qu'elle entraînait : lourdeur administrative, pénalisation excessive de leur clientèle aisée, coût élevé des travaux de rénovation qui doivent être menés préalablement. C'est ainsi que, sur les trente-neuf offices qui ont participé à l'enquête, trois seulement avaient conventionné plus de 10 p. 100 de leurs logements. Ce procédé ne s'est malheureusement pas révélé déterminant pour la remise en ordre financière des offices.

Parallèlement à cette procédure, des aides et subventions particulières ont été accordées également pour des opérations d'amélioration, mais sans être toujours accompagnées des mesures d'assainissement qui s'imposaient.

Le troisième thème de réflexion concerne la promotion de la sécurité dans les villes. En effet, le renforcement de la sécurité est ressenti par tous comme un besoin actuel. Cela passe par des actions ponctuelles dans les logements eux-mêmes, mais aussi de façon plus globale par la définition d'une politique d'envergure sur le tissu urbain.

En ce qui concerne les équipements de sécurité des logements sociaux — M. le ministre les a évoqués tout à l'heure — on a rappelé le programme de renforcement des portes palières des logements sociaux à raison de 150 000 logements par an, ce qui est déjà important.

Mais, sur le plan global, pour la promotion d'une politique pour les villes, il s'agit pour le ministère de définir et de coordonner des actions qui favorisent la solidarité, qui luttent contre l'insalubrité et qui améliorent le cadre de vie. Il s'agit aussi bien de mettre en place des actions de prévention pour préserver l'équilibre social de certains quartiers, que d'engager des opérations de réhabilitation dans des îlots particulièrement dégradés.

A partir de 1982, le ministère de l'urbanisme et du logement a réorienté sa politique urbaine et ses moyens de financement vers l'innovation urbaine, la lutte contre la ségrégation sociale en ville et la réhabilitation des quartiers dégradés.

Différents ministères ont mis en place de nouveaux modes d'animation des politiques urbaines en collaboration avec les collectivités locales. C'est notamment le cas du ministère des affaires sociales et de la solidarité nationale qui a lancé la formule des contrats « famille ».

Le 9<sup>e</sup> Plan a, lui aussi, fortement mis l'accent sur la ville avec notamment le programme prioritaire d'exécution « Mieux vivre dans la ville » qui fixe pour les cinq années à venir des objectifs ambitieux en matière de réhabilitation de logements existants, de développement social des quartiers et de maîtrise de l'urbanisation.

La mise en œuvre des contrats de plan Etat-région permet de démultiplier cette action en mobilisant de nouveaux partenaires.

Par ailleurs, le conseil national de prévention de la délinquance, créé en 1983, a aidé de son côté un certain nombre d'actions locales qui s'inscrivent dans cette dynamique et qui concernent plusieurs dizaines de villes ou départements.

Enfin, la mission Banlieue 89 favorise l'émergence de nouveaux scénarios urbains.

J'en arrive au rôle de coordinateur du comité interministériel pour les villes. Ce comité a été créé par décret du 16 juin 1984 et concrétise le nouveau rôle de l'Etat dans les limites de la décentralisation. Les communes sont désormais responsables de leur politique d'aménagement urbain, mais l'Etat entend rester présent lors de la mise en place de politiques qui favorisent la solidarité, qui luttent contre l'insalubrité et qui développent l'innovation.

On peut très brièvement présenter les thèmes d'intervention de ces structures : prendre les villes plus équilibrées et animer des projets dans des quartiers existants. A cet effet, 218 millions de francs sont réservés aux contrats de plan pour les quartiers prioritaires, 120 millions de francs seront mobilisés pour le traitement préventif d'autres quartiers.

Il faut, en outre, lutter contre l'insalubrité, et sur ce point une action importante de l'Etat est nécessaire pour tenter de supprimer les quartiers insalubres et les bidonvilles, et pour éviter la formation de nouveaux îlots de pauvreté. Malgré les progrès accomplis dans le domaine de l'amélioration de l'habitat, il subsiste encore des conditions de logement inacceptables qu'il nous faut refuser. A cet égard, je note que 90 millions de francs sont prévus en 1984.

Enfin nous devons innover dans l'urbanisme et l'habitat. Le soutien de l'Etat intervient pour plusieurs types d'actions, et 64 millions de francs y sont consacrés en 1984.

En 1985, le comité interministériel pour les villes devrait coordonner les crédits d'un montant comparable à celui de 1984, soit 600 millions de francs. Il disposera notamment des nouvelles ressources que constitue le fonds social urbain — F.S.U. — créé au budget 1985 et doté au projet de budget de 130 millions de francs.

Quatrième et dernier point que je souhaite évoquer : les mesures qui peuvent être prises en matière de logement pour lutter contre la pauvreté. Il convient, pour casser l'engrenage de la pauvreté et de la déchéance, de préserver le logement et tout ce qui lui est rattaché. Autrement dit, dans toute la mesure du possible, il faut aider les personnes seules ou chefs de famille à payer non seulement leur loyer, mais également leurs factures de gaz, d'eau et d'électricité. Sinon, ils risquent soit d'être expulsés, soit d'avoir à vivre dans des conditions dramatiques. Mais il est bien évident que, de ce fait, le nombre des loyers impayés dans les H.L.M. risque d'augmenter. Il existe donc un dilemme qu'il faut résoudre.

Etant donné l'ampleur du phénomène, la progression qu'il connaît depuis quelques mois, et qui peut s'amplifier, il convient de prendre un certain nombre de mesures d'ordre national, mais également local.

On peut rappeler à ce titre le dispositif existant arrêté en 1981 et 1982, les mesures arrêtées par le Gouvernement et ce qui pourrait être envisagé.

Je passe très rapidement sur les mesures actuelles, arrêtées en 1981 et 1982, car il y a été fait allusion à différentes reprises. Je citerai simplement la dotation accordée par l'Etat, égale à 35 p. 100 de l'ensemble des aides prévues lorsqu'il existe une convention avec différents partenaires, notamment les collectivités locales. Dans ce cas, la famille perçoit une avance remboursable sans intérêt, selon la procédure du tiers payant. Le premier bilan de cette procédure se révèle globalement positif.

Les dispositifs mis en place ont, en effet, permis une politique de prévention qui paraît être efficace et qui permet de redresser des situations familiales difficiles, puisque le taux de remboursement des prêts octroyés n'est jamais inférieur à 80 p. 100.

Je signale que vingt-huit conventions ont été signées avec des villes comme Amiens et Besançon et d'autres villes de cette importance, et que sept autres sont en cours de discussion.

S'agissant des mesures arrêtées par le conseil des ministres du 17 octobre 1984, certaines d'entre elles ont très précisément pour objet d'aider les familles en difficulté à conserver leur logement.

Tout d'abord, le Gouvernement prend l'engagement d'aider à la création d'autres commissions chargées d'examiner les impayés de loyers.

Ensuite, les commissaires de la République sont personnellement chargés d'examiner la situation des familles en difficulté, menacées d'expulsion avant le 1<sup>er</sup> décembre et de louer le contingent de logements sociaux vacants dont ils disposent à des associations qui les attribueront à des personnes en difficulté.

Enfin, les travaux d'utilité collective — je ne les cite que pour mémoire — pourront être affectés à l'aménagement de lieux d'accueil.

D'autres mesures pourraient être prises pour préserver le maintien dans les lieux de familles en difficulté. Les maires des grandes villes ont fait récemment un certain nombre de propositions concrètes, associant l'Etat et l'ensemble des partenaires locaux.

Il s'agit là de mesures concrètes qui n'engagent les partenaires pour que l'hiver 1984-1985 et qui se fondent le plus souvent sur une application effective des lois et règlements existants.

Cela ne dispense en rien d'une réflexion en profondeur sur ce phénomène de pauvreté et sur les moyens à long terme d'y remédier. L'association des maires de grandes villes a voulu seulement rechercher des solutions pragmatiques immédiatement applicables. Je ne les énumère pas, mais toutes contribuent à améliorer la situation sociale de cette catégorie d'individus dans le besoin.

Devant la montée en puissance de la pauvreté, les maires des grandes villes souhaitent, en effet, voir adopter une solution relevant clairement de la solidarité nationale avec des mesures concrètes au sujet, notamment, de l'eau, du gaz, de l'électricité et du téléphone.

J'en ai ainsi terminé avec les réflexions faites par la commission des affaires sociales. Celle-ci, après avoir pris connaissance, pour cette première année de prise en charge du dossier du logement social, des différentes mesures retenues ou envisagées par le Gouvernement, a, d'une part, décidé de suivre attentivement dans les mois qui viennent, par l'intermédiaire de son rapporteur, l'expérimentation en cours sur la réforme des aides personnelles au logement; d'autre part, elle rejoindrait facilement en ce qui concerne les aspects globaux et économiques de la politique du logement l'opinion du rapporteur de la commission des finances, mais telle n'était pas exactement sa préoccupation.

Sans porter un jugement globalement favorable sur les différentes mesures sociales envisagées par un budget dont elle a souligné, dans ses discussions internes, les insuffisances et quelquefois les lacunes, votre commission des affaires sociales, pour la première année où son avis était sollicité, du seul point de vue social qui est le sien, j'y insiste, en prenant en considération les ombres mais aussi les lumières de ce projet, a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur les travées de la gauche démocratique.*)

**M. Robert Laucournet.** Très bien !

**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 8 novembre 1984 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste : quinze minutes ;

Groupe socialiste : quinze minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République : quinze minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants : quinze minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : vingt et une minutes ;

Groupe communiste : quinze minutes.

La parole est à M. Philippe François.

**M. Philippe François.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous abordons aujourd'hui, avec le projet de budget pour 1985 de l'urbanisme et du logement, un point extrêmement important de l'action gouvernementale. Le logement ne devait-il pas être, en effet, l'une des priorités essentielles du septennat, tant sur le plan de la construction que sur le plan social ?

Or, depuis trois ans, la politique menée en ce domaine a donné des résultats catastrophiques, aussi bien pour les locataires, les accédants à la propriété que pour les professionnels du bâtiment et des travaux publics.

Dans le domaine du logement, de façon globale, les autorisations de programme qui commandent le volume des constructions nouvelles seront réduites de près de 12 p. 100 en francs courants, ce qui implique une diminution de 20 p. 100 en volume.

Vous prévoyez le maintien des programmes sociaux de logement au même niveau qu'en 1984, soit 70 000 prêts locatifs aidés. Mais la vérité, monsieur le ministre, c'est que les autorisations de programme baisseront de 15 p. 100 en francs courants, 20 p. 100 en francs constants. Vous allez, en fait, réduire l'aide de l'Etat aux secteurs locatifs.

Plus grave encore, la baisse de la rémunération des livrets A n'est répercutée en aucune manière sur les taux des P. L. A., les prêts locatifs aidés ; au contraire, elle est entièrement récupérée

par le budget de l'Etat. Ainsi, la construction sociale sera le seul secteur de l'économie à ne pas bénéficier de la baisse générale des taux.

Les risques auxquels vous exposez ainsi les organismes des H. L. M. sont considérables, alors que leur situation financière est déjà catastrophique du fait du blocage des loyers et que certains connaissent déjà d'importants déficits.

Sur ce point, d'ailleurs, vous ne pourrez pas nous taxer d'esprit partisan puisque, comme le rappelait le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Jean François-Poncet, ce sont les organismes des H. L. M., eux-mêmes, qui reconnaissent que les pouvoirs publics « préparent pour dans quelques années des faillites économiques et sociales que la collectivité nationale aura à supporter ».

L'accession au logement, monsieur le ministre, reste encore aujourd'hui un problème insurmontable pour bon nombre de Français. Les difficultés qu'ils rencontrent pour se loger trouvent leur origine, d'une part, dans certaines dispositions de la loi Quilliot, d'autre part, dans les mesures fiscales prises récemment par le Gouvernement.

La loi Quilliot a eu pour principal effet d'assécher, presque totalement en province et en grande partie à Paris, le marché locatif en maintenant les loyers à un niveau artificiellement bas et en créant des liens difficilement dissociables entre preneurs et bailleurs.

L'accession à la propriété a également été découragée par des dispositions supprimant des incitations fiscales : ainsi, la possibilité de déduire de l'impôt sur le revenu le déficit foncier ; ainsi, la remise en cause du régime des intérêts des prêts à la construction ; ainsi, l'exonération de la taxe foncière sur les propriétés bâties.

Ces mesures de suppression, prises dans un souci de justice sociale, ont en fait mis un coup d'arrêt à l'investissement et à la construction.

Pourtant, 400 000 logements devraient être construits chaque année ; or, vous savez bien, monsieur le ministre, qu'au niveau des réalisations, on est loin d'atteindre ce chiffre. Il est donc impossible pour la collectivité nationale de se passer du concours privé, que ce soit pour la construction neuve ou pour le maintien du parc.

La politique de votre prédécesseur a donc conduit les investisseurs et les plus importants des contribuables à se retirer du marché, créant ainsi l'effondrement de l'offre du logement.

Comment expliquer la construction jusqu'à 550 000 logements pendant les années 1960 à 1970, sinon par l'existence de mesures fiscales incitatives ?

Certes, la loi de finances pour 1985 prévoit deux mesures qui vont dans ce sens, ce dont je me réjouis : la première vise à une réduction d'impôt au bénéfice des investisseurs qui achètent un logement pour le louer et la seconde permet aux propriétaires de déduire de l'impôt sur le revenu une partie des grosses réparations.

Mais, comme le disait tout à l'heure M. le rapporteur spécial, de telles mesures sont trop rares et il faut aller beaucoup plus loin, encore plus loin, et prévoir des incitations fiscales plus nombreuses ; il faut, en un mot, redonner confiance aux investisseurs privés. La relance de l'immobilier, du secteur locatif, du bâtiment et des travaux publics est à ce prix.

Sur ce dernier point, je ne saurais trop insister sur la crise profonde que traverse depuis quelques années le secteur du bâtiment et des travaux publics. Pour ces seuls travaux publics, la crise est d'autant plus aiguë que leur client est à plus de 80 p. 100 la puissance publique. La réduction des dépenses d'équipement va donc frapper de plein fouet 6 000 entreprises qui ont déjà perdu 110 000 emplois entre 1974 et 1984, dont 30 000 de juin 1983 à juin 1984.

Quant au secteur du bâtiment, il ne se porte pas mieux et vous le savez. Je prendrai ici l'exemple de mon département, la Seine-et-Marne, où la situation du bâtiment est préoccupante puisqu'il a perdu, en moins de six mois, 2 000 emplois.

Enfin, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous donniez des précisions sur votre intention — qui entraînera de très graves conséquences — de réduire d'un tiers les crédits de l'Etat destinés aux conseils en architecture, urbanisme et environnement, les C. A. U. E. Nul n'ignore les responsabilités nouvelles confiées à ces organismes par les conseils généraux départementaux, dans le cadre de la loi sur la décentralisation. Dans tous ces domaines, des mesures de redressement sont nécessaires, impérativement et rapidement. Or rien de tout cela n'apparaît dans votre budget ; il laisse seulement le sentiment d'un désengagement de l'Etat, depuis quelques années, à l'égard d'une activité aussi importante que celle du logement et de l'urbanisme.

C'est pourquoi le groupe du rassemblement pour la République votera contre ce budget. (*MM. Colin et Bouquerel applaudissent.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Midy.

**Mme Monique Midy.** La note de synthèse fournie par votre ministère, monsieur le ministre, sur le budget pour 1985 de l'urbanisme et du logement mentionne la poursuite de l'effort en matière de politique de l'habitat. Examinons de près les faits et les chiffres.

Les objectifs de construction aidée fixés par le budget de 1985 restent les mêmes que l'année dernière : 70 000 P. L. A. et 150 000 P. A. P.

Nous avons déjà souligné l'année dernière l'insuffisance de l'importance accordée aux P. L. A. Les besoins en logements sociaux grandissent dans la population : l'augmentation des divorces, la volonté d'indépendance de la jeunesse, le maintien à domicile souhaitable des personnes âgées sont autant d'éléments supplémentaires qui nécessitent une augmentation de la construction de H. L. M. Nous considérons donc que 70 000 P. L. A. ne correspondent pas aux besoins. Nous estimons que les besoins sont de 100 000 H. L. M. par an et de 200 000 réhabilitations pendant dix ans.

Il faut, certes, prendre en compte le facteur temps, nécessaire au redressement d'une situation héritée qui était désastreuse. Mais le budget pour 1985 du ministère de l'urbanisme et du logement fait quand même peser de lourdes inquiétudes sur la politique gouvernementale en matière de logement.

Les crédits de paiement afférents aux autorisations de programme 1985 ne représentent que 2 200 millions de francs contre plus de 4 milliards l'année dernière.

Je voudrais également aborder le problème de la « consommation » des P. A. P. et des P. L. A.

D'une étude comparant l'évolution des mises en chantier depuis 1974, il ressort tout d'abord qu'une décroissance accélérée de la construction locative sociale a caractérisé le septennat giscardien : de 115 000 en 1974, la construction est passée à 53 000 en 1980. Il me semble nécessaire de le préciser et de « rafraîchir » certaines mémoires...

Cela montre les méfaits de la loi de 1977, mais j'y reviendrai plus loin.

Ensuite, et c'est à ce sujet que je souhaiterais vous interroger, monsieur le ministre, on constate une stagnation des P. L. A. aux alentours de 53 000 mises en chantier par an. Or, depuis 1981, ce sont 70 000 ou 80 000 P. L. A. par an qui ont été financés. Etant moi-même maire-adjoint, je connais le temps nécessaire à une mise en chantier, de l'élaboration du dossier aux premiers « coups de pioches ». Vous le chiffrez vous-même entre six et dix-huit mois. Est-ce la seule explication que l'on peut apporter à ce décalage entre le déblocage des crédits — réalisé au collectif budgétaire de 1981 par exemple — et le début des constructions qui se situe en 1983. Je ne le pense pas. D'autant plus que je connais des municipalités où des dossiers bien « ficelés » n'attendent que les financements de vos services. Je citerai le cas de Malakoff, dans mon département, qui connaît cette situation pour de petits programmes. Il semble que ce soit la même chose à Colombes s'agissant de la société d'économie mixte.

Vous avez noté, vous-même, devant l'Assemblée nationale le ralentissement, en début d'année 1984, de la consommation des P. A. P. et des P. L. A., soulignant néanmoins un redressement progressif de cette tendance, notamment en juillet et août — et je ne pense pas trahir votre pensée. Vous vous fondiez pour cela sur une enquête d'opinion réalisée auprès des professionnels du bâtiment.

Or, j'ai pris connaissance dans *Le Moniteur* du 16 novembre d'un communiqué de la fédération du bâtiment concernant cette activité en juin, juillet et août. Je ne citerai pas l'ensemble des chiffres qui dénotent une régression par rapport à la même période de l'année dernière, je veux juste présenter les chiffres fournis par vos services sur le rythme de la construction : le nombre des autorisations chute de 15,8 p. 100 ; celui des logements commencés, de 18,2 p. 100. A l'évidence le décalage persiste et même s'accroît. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous apporter d'autres explications à ce sujet ?

Je voudrais maintenant aborder la question de la loi sur le financement de 1977. Il ne suffit pas d'en réclamer l'abrogation pure et simple, j'en suis bien d'accord, et ce n'est pas là l'attitude des parlementaires communistes qui s'efforcent en toute occasion de faire des propositions constructives. Dans le domaine du financement du logement particulièrement, nous ne sommes pas à court d'idées. Encore faut-il que ces propositions soient sérieusement étudiées. Ainsi, notre proposition de mettre à la charge des banques la prime d'épargne-logement versée par l'Etat lorsque les épargnants ne concrétisent pas leur volonté d'acheter, est-elle irréaliste ?

Dans le budget des charges communes, les primes d'épargnes-logements représentent 6 200 millions de francs. Nous évaluons l'économie qui pourrait être réalisée par le budget de l'Etat à 2 milliards de francs environ. En ces temps de budget de rigueur, ce n'est pas rien ! La prime de l'Etat se justifie tout

à fait lorsque l'épargnant accède à la propriété, puisque la banque est tenue de lui accorder un prêt à taux préférentiel. Le problème ne se pose plus du tout de la même façon si l'épargne ne se concrétise pas.

L'intérêt servi aux souscripteurs étant faible, les dépôts constituent à ce moment une ressource particulièrement bon marché pour les organismes bancaires, puisqu'ils restent bloqués pendant au moins cinq ans. Ce n'est pas faire preuve d'une animosité particulière envers les banques que de dire cette vérité. Il est d'ailleurs significatif de noter qu'en 1981 les profits bancaires réalisés avec l'épargne-logement ont atteint 15 300 millions de francs, alors qu'il en coûtait 8 milliards de francs à l'Etat.

Les mécanismes de financement du logement sont profondément « grippés ». Depuis 1977, la nation investit des sommes de plus en plus grandes en francs constants dans les circuits de financement du logement pour une production de moins en moins importante.

Pour permettre une utilisation efficace des crédits, la loi sur le financement devrait être profondément révisée et ce d'autant plus que l'expérimentation ne semble pas d'ores et déjà se révéler favorable. La logique de cette expérimentation sur l'aide unique n'aboutit pas à une baisse des loyers P. L. A., ainsi que le recommandait le rapport Bonin. Au contraire, elle risque de se traduire souvent par des hausses de loyer, même en l'absence de travaux.

Un autre sujet d'observation pour les sénateurs du groupe communiste est constitué par la faiblesse de l'augmentation de l'A. P. L. — aide personnalisée au logement. Je veux rappeler que cette augmentation avait été de 37 p. 100 en 1982, de 42,5 p. 100 en 1983 et de 28 p. 100 en 1984, compte tenu de la progression importante du nombre d'allocataires. Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1984, on constate une tendance à la baisse du montant moyen de l'A. P. L. servie aux allocataires et prévue jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1985.

Si en 1985, le nombre d'allocataires augmente encore, comme cela est prévisible, on peut présumer que le montant moyen de l'A. P. L. pourrait être encore amputé.

Les parlementaires communistes ont, à maintes reprises souligné le caractère inflationniste et inefficace pour la construction de l'aide à la personne. Mais, tant qu'une autre solution ne sera pas envisagée — c'est le cas aujourd'hui — on ne peut admettre ce qui correspond à une nouvelle amputation du pouvoir d'achat des familles. D'autant plus que cette année encore, on constate une chute de l'aide à la pierre d'environ 12 p. 100.

Baisse de l'aide à la pierre, progression faible de l'aide à la personne : l'activité du bâtiment ne se trouvera pas grandie, cette année encore.

Le seul secteur qui semble avoir des résultats positifs en 1984 est celui de l'accession à la propriété. Les nombreuses mesures prises en 1983 et 1984 par votre ministère ne sont certainement pas étrangères à cet état de fait. Il en est ainsi des différentes baisses des taux d'intérêt des P. A. P. ou de celle du taux des prêts complémentaires.

Toutefois, la baisse de 7,5 p. 100 des autorisations de programme pour ce qui concerne l'accession à la propriété ne va-t-elle pas remettre en cause un redressement tout neuf ?

Ce budget ne satisfait donc pas les sénateurs communistes eu égard aux besoins en logements sociaux de notre population et comparé au budget de 1984 dont nous avons déjà noté l'insuffisance. Les organismes constructeurs de H. L. M. connaîtront des difficultés plus grandes pour équilibrer leur plan de financement d'autant plus que la surcharge foncière diminue à nouveau en 1985.

Ce budget ne nous paraît pas de nature à répondre aux besoins en matière de construction sociale. Il n'est pas l'expression de la politique du logement dont notre pays a besoin pour relancer le secteur économique de la construction et commencer à sortir de la crise.

Je n'envisagerai pas maintenant les mesures de déduction fiscales prévues aux articles 62 et 63, me réservant de le faire lors de la discussion de ces articles.

Avant de conclure, je voudrais évoquer rapidement les problèmes posés par les personnels des centres d'études techniques de l'équipement — C. E. T. E. — et des laboratoires régionaux des ponts et chaussées.

Vous avez suscité la constitution d'un groupe de travail paritaire, administration-syndicats, dont l'objet était de définir les objectifs en 1985 pour la budgétisation des C. E. T. E.

Le rapport de conclusion déposé au printemps 1984 affirmait la nécessité de procéder à l'inscription dans la loi de finances de 1985 des crédits permettant de couvrir 100 p. 100 des dépenses de personnels non titulaires des C. E. T. E. et laboratoires régionaux et 20 p. 100 de leurs dépenses de fonctionnement.

Vous avez affirmé aux organisations syndicales que vous aviez obtenu du département du budget les crédits correspondant à la totalité de la masse salariale des C. E. T. E. mais à 15 p. 100

des dépenses de fonctionnement de ces organismes, ce qui était satisfaisant même si les dépenses de fonctionnement sont réellement insuffisantes.

Mais la réalité semble différente puisqu'une note discrète du directeur du personnel en date du 13 septembre fournissait aux directeurs locaux des informations différentes que l'on cachait pratiquement au personnel : ce n'est pas la totalité de la masse salariale des agents non titulaires actuellement en poste dans ces organismes qui est inscrite au projet de budget, mais une fraction de cette masse brutalement amputée de l'équivalent nécessaire au paiement de 150 à 200 agents qui devraient être « redéployés » vers d'autres services — directions régionales et directions départementales de l'équipement — ce que condamnent les principales organisations syndicales et nous leur donnons raison.

Aucun élément ne semble laisser espérer un surplus d'effectifs par rapport aux missions confiées à ces centres et à ces laboratoires et le transfert de plusieurs dizaines d'agents de chaque C.E.T.E. constituera un facteur évident de désorganisation et un grave amoindrissement des capacités des C.E.T.E. et des laboratoires.

Aussi aurions-nous apprécié que vous reconsidériez le niveau de budgétisation des C.E.T.E. et des laboratoires afin que vous puissiez payer, en 1985, tous les agents non titulaires actuellement en poste.

Nous vous demandons également d'accélérer le processus de la titularisation. Actuellement, en effet, 90 p. 100 du personnel des C.E.T.E. et des laboratoires ne sont pas titulaires. Il faut publier rapidement les décrets nécessaires. Il faut également permettre le recrutement indispensable au remplacement des partants, afin de maintenir constant le potentiel des services.

Ainsi seraient améliorées la qualité et l'efficacité des C.E.T.E. et des laboratoires régionaux, partie intégrante du service de l'équipement rénové, démocratisé et non découpé, dont le pays a besoin.

En conclusion, ce budget ne peut nous satisfaire au regard des nécessités. Il ne répond pas aux besoins de construction locative sociale. Vous comprendrez donc, monsieur le ministre, la décision du groupe communiste de voter contre le budget de l'urbanisme et du logement. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

**M. Jean Béranger.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen du budget de l'urbanisme et du logement pour 1985 intervient dans un climat d'amélioration timide des indicateurs de l'immobilier, après dix ans de crise profonde dans le bâtiment et les travaux publics.

On observe en effet une légère reprise des transactions et une demande locative soutenue. L'enquête trimestrielle de l'I.N.S.E.E. conclut à une reprise de la demande de logements neufs, dont les ventes ont progressé de 15 p. 100 par rapport à la même période de 1983.

Accompagnant ce mouvement porteur, vous avez déjà mis en place, monsieur le ministre, un train de mesures destinées à relancer plus durablement le logement. Nous nous en félicitons.

Ainsi, vos crédits pour 1985 augmentent globalement de 13,4 p. 100, représentant 5 p. 100 des dépenses de l'Etat pour un montant total de 31 milliards de francs en incluant la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux. Vos orientations traduisent un effort soutenu en faveur du logement et de la modernisation de l'urbanisme.

Mes réflexions porteront essentiellement sur le logement, secteur libre et secteur public, et sur la modernisation de l'enseignement de l'architecture.

S'agissant du logement, l'axe majeur de votre action est de stimuler la construction par l'initiative privée, tout en maintenant le nombre des logements aidés.

Alors qu'aujourd'hui 90 p. 100 des constructions locatives sont assurées par le seul secteur public, il est salutaire, à notre avis, de chercher à corriger un tel déséquilibre d'autant que la pénurie de logements locatifs s'est accentuée ces deux dernières années, surtout dans les centres villes.

En direction de ce secteur libre, vous proposez des mesures pour stimuler la construction, améliorer l'habitat et faire baisser le poids des charges.

Ainsi, 160 000 prêts conventionnés nouvelle formule sont prévus en 1985. Aux mesures déjà prises depuis un an s'ajoutent de nouvelles dispositions fiscales figurant dans la présente loi de finances, afin de réorienter l'épargne privée vers l'immobilier.

La création d'un mécanisme de réduction d'impôt pour tout acquéreur d'un logement neuf destiné à la location, sous certaines conditions, va bien dans ce sens.

Dans ce contexte plus favorable, l'immobilier ne devrait plus apparaître comme un secteur d'investissements à haut risque dans le logement individuel comme dans le collectif. Pourtant, il est permis de se demander si la confiance se rétablira aussi

facilement, sachant que les indicateurs restent malgré tout médiocres, et que le taux d'épargne des ménages continue à baisser, atteignant 13,9 p. 100 en 1984. Il est à redouter, ainsi, que les investisseurs, personnes physiques, ne soient freinés par l'accroissement des loyers impayés.

Comment comptez-vous, monsieur le ministre, pallier ces difficultés ? Telle est ma première question.

En ce qui concerne l'amélioration de l'habitat, vous venez de prendre de nouvelles mesures en revalorisant les aides de l'A.N.A.H. de 10 p. 100 à 20 p. 100. De plus, une meilleure coopération entre l'A.N.A.H. et les banques permettra de simplifier les formalités et de réduire les taux des prêts complémentaires. Les prêts conventionnés pour l'amélioration de l'habitat seront plus facilement accessibles grâce à l'abaissement du seuil requis pour en bénéficier.

En tant que maire, j'apprécie ces efforts supplémentaires ayant moi-même utilisé ce type d'aide, il y a dix ans, pour restaurer le vieux village de ma commune.

Ces conditions plus accessibles permettront à un plus grand nombre de villes d'engager des opérations de rénovation dans un objectif de maintien des habitants dans leur quartier ancien. A combien estimez-vous, monsieur le ministre, le nombre d'opérations nouvelles pour 1985 ? Telle est ma deuxième question.

Pour réduire le poids des charges, vous allez entreprendre une campagne d'information en direction des professionnels et du public sur le thème : moins de 10 p. 100 de charges équivalent à 1 p. 100 de pouvoir d'achat. Votre intention est bonne mais ne risque-t-elle pas d'être sans effet si les professionnels ne sont pas eux-mêmes partie prenante ?

Je crois savoir que la chambre nationale des administrateurs de biens s'engagerait à diminuer l'ensemble des factures de 5 à 10 p. 100 si les pouvoirs publics admettaient de libérer leurs honoraires. Est-ce exact, et acceptez-vous leur proposition, monsieur le ministre ?

J'en viens, à présent, à l'examen des crédits prévus pour le secteur du logement social. Vos efforts portent sur le maintien du nombre de logements aidés, ce qui se traduit par 70 000 P. L. A. et 150 000 P. A. P., sur la poursuite du programme d'amélioration du patrimoine, les P. A. L. U. L. O. S., et de la baisse des taux complémentaires aux subventions.

Les masses financières ainsi dégagées permettront de soutenir le secteur économique de l'emploi dans les bâtiments et les travaux publics et de répondre aux besoins toujours importants des familles, notamment des jeunes, mais insuffisamment à mon avis, et je rejoins à ce sujet la réflexion du rapporteur spécial de la commission des finances, notre collègue, M. Jean François-Poncet.

Il faut souligner, par ailleurs, que les conditions financières imposent aux organismes d'H. L. M. un coût financier élevé, aboutissant à des loyers et des mensualités forts, particulièrement les loyers P. L. A. d'équilibre, avec une progressivité qui reste trop importante par rapport à la progression réelle des ressources des ménages et à la baisse sensible de l'inflation et des taux d'intérêt.

N'est-ce pas là, monsieur le ministre, une forme de désengagement de l'Etat au regard du logement social ?

En effet dans le domaine locatif, la limitation des hausses de loyers, depuis de nombreuses années, et les charges d'amélioration du patrimoine ancien ne permettent plus le jeu de la péréquation entre loyers anciens et loyers de logements neufs, à l'intérieur d'un même patrimoine social.

Toujours dans le domaine locatif, la construction sociale est le seul secteur de l'économie qui ne bénéficie pas de la baisse générale du taux. La baisse de 0,5 p. 100 du taux des P. L. A. ne résulte, en effet, que d'une mesure technique qui fait porter sur les organismes d'H. L. M. le risque supplémentaire de variation de la rémunération des livrets A — ce sujet a été évoqué par plusieurs de mes prédécesseurs à cette tribune — et cela traduit la baisse de 15 p. 100 en francs courants des autorisations de programme pour 1985.

Dans le domaine de l'accession, l'amélioration des taux des P. A. P. a pour contrepartie une diminution du montant des prêts, ce qui nécessite un recours à des prêts complémentaires souvent plus onéreux. Dans la plupart des cas, les mensualités en seront alourdies.

S'agissant des aides personnelles, elles tendent à perdre de leur pouvoir d'achat alors que les revenus des ménages aidés ont tendance à stagner.

Pour toutes ces raisons, la politique des loyers des organismes de logement social devient de plus en plus délicate, d'autant que le nombre d'impayés, évalué à 200 000, pèse lourdement dans l'équilibre de leurs comptes. Le taux d'impayés, autrefois de 2 p. 100, est aujourd'hui, en moyenne, de 6 à 7 p. 100. Cela représente un manque à gagner de 500 millions de francs, sur un total de 25 milliards de francs de loyers.

On constate que les locataires en difficulté ignorent souvent les aides auxquelles ils peuvent prétendre. Il faudrait détecter plus rapidement les retards de paiement dans ce domaine afin de leur trouver plus facilement une solution.

Il n'est pas dans la vocation de l'Etat et des organismes d'H. L. M. de faire du logement gratuit. Il est, en revanche, du devoir des collectivités locales et de la solidarité nationale de faire en sorte que toute personne dispose effectivement d'un toit. Les diverses mesures prises dans le cadre de la lutte contre la pauvreté devraient y contribuer partiellement.

Alors qu'un tiers des organismes d'H. L. M. est en difficulté financière, comment comptez-vous, monsieur le ministre, contribuer à ce qu'ils continuent à remplir pleinement leur rôle social au moment où leurs occupants sont de plus en plus fragilisés par la crise ?

Dans ce sens, vous avez déjà pris des mesures importantes pour aider les jeunes de seize à vingt-quatre ans à se loger. Nous vous en félicitons car il est consternant de constater que le parc de petits logements de type F 1, F 1 bis ou F 2 ne représente actuellement que 4 p. 100 du volume annuel des logements sociaux.

Pour pallier cette carence, l'Etat montre l'exemple en programmant la construction de 500 petits logements sur le site de La Villette.

Les prêts P. A. P. pour la « maison agrandissable » offrent aux jeunes couples la possibilité d'accéder à la propriété individuelle à des coûts plus à leur portée.

Nombreux, monsieur le ministre, sont les maires qui, désolés de voir les jeunes quitter leur commune faute de logement approprié, se réjouissent de ces mesures. Vous savez que certains d'entre eux ont déjà programmé des opérations de logements pour jeunes.

Je voudrais, à ce sujet, attirer votre attention sur les difficultés qu'ils rencontrent à promouvoir du logement social, notamment pour les jeunes, et ce particulièrement dans les banlieues dites « résidentielles ».

Les prix élevés des terrains ne sont qu'un premier obstacle. Le délai d'obtention des primes s'allonge : les dossiers P. L. A. ont deux ans de retard dans les directions départementales de l'équipement. Ainsi, si autrefois une année suffisait pour monter une opération de logement social, il faut aujourd'hui compter de deux à trois ans.

J'en fais, pour ma part, la triste expérience pour une opération de soixante et onze logements destinés en priorité aux jeunes, qui est, depuis deux ans, dans l'attente de l'attribution des primes alors que le permis de construire est accordé depuis plus d'un an et que le dossier administratif est totalement et correctement « ficelé ».

Cela est regrettable car certains maires sont prêts à contribuer à la déconcentration des logements sociaux, parfois au prix d'un risque politique non négligeable, en construisant des petites unités d'H. L. M. sur le territoire de leurs communes. La diversification des types de logements me semble un principe d'équilibre et de justice qui vaut la peine d'être défendu.

Votre ministère est-il prêt à pratiquer du « saupoudrage » financier pour répondre à l'objectif des petites unités sociales, monsieur le ministre ?

Pour l'amélioration des logements sociaux, les mesures annoncées récemment sont tout à fait significatives, pour répondre aux objectifs du 9<sup>e</sup> Plan. Ainsi, une nouvelle prime de 20 p. 100 — avec un plafond de 15 000 francs par logement — pour les travaux légers portant sur les économies d'énergie et de charges, sera complétée par un prêt de la Caisse des dépôts et consignations à 9,5 p. 100.

Pour financer cette mesure, 200 millions de francs proviennent de la tranche du fonds spécial de grands travaux. Mais cette somme suffira-t-elle, monsieur le ministre, à financer les 140 000 réhabilitations prévues en 1985 ?

Il est vrai que la mesure d'incitation fiscale contenue dans le présent projet de loi de finances et relative aux grosses réparations complète ce dispositif. Ces mesures vont d'ailleurs dans le sens des vœux exprimés par les organismes d'H. L. M. en matière d'amélioration des logements sociaux.

Enfin, les mesures pour assurer une meilleure sécurité dans les logements, qui concernent 150 000 appartements en 1985, pour un coût supplémentaire de 6 francs, seulement dans la facture des charges, tendent à l'amélioration de la vie quotidienne. Mais il eût été souhaitable que l'association des maires de France fût consultée *a priori* sur ce problème, et non *a posteriori*.

En dernier lieu, je parlerai de la modernisation de l'urbanisme et particulièrement de l'enseignement de l'architecture.

Art spectaculaire, l'architecture tient une grande place dans la vie culturelle d'un pays.

Aussi les maîtres d'ouvrage que nous sommes, en tant qu'élus locaux, sont amenés à être des initiateurs de leur temps, par leurs choix architecturaux.

L'augmentation de 52 p. 100 des crédits pour la recherche et l'enseignement de l'architecture est, à ce propos, significative d'une politique.

Dans ce domaine, il apparaît tout à fait urgent de promulguer rapidement la loi sur l'architecture, malgré toutes les difficultés que l'ensemble des parlementaires connaissent bien.

Au sujet de l'enseignement, je ferai plusieurs remarques.

Aucune création de poste d'enseignant n'est prévue dans ce budget. Aussi l'enseignement de l'architecture est-il très nettement défavorisé dans ce domaine par rapport aux autres enseignements de même niveau.

De même, le statut des enseignants n'est toujours pas mis en place : les conséquences financières en sont-elles l'obstacle principal ?

S'agissant de la réforme de l'enseignement, les études sont passées à cinq ans au lieu de six pour la délivrance du diplôme d'architecte D. P. L. G. En conséquence, il a été mis en place, depuis cette année, un certificat post-diplôme sur deux ans, qui doit contribuer à la création d'un futur doctorat.

C'est une bonne mesure, parce que ce nouveau système est plus en équivalence avec ce que font les pays européens.

Malheureusement, les moyens mis en œuvre sont insuffisants. Pensez-vous pouvoir les accroître prochainement afin de parvenir à une amélioration évidente de la qualité architecturale et urbanistique à terme ?

Cela renforcerait la renommée culturelle de la France car, aujourd'hui, la plupart des étudiants étrangers préparent ce certificat dans les universités anglo-saxonnes, beaucoup mieux dotées en moyens. C'est bien dommage.

Voilà les quelques observations que je voulais faire, au nom de mes amis radicaux de gauche, sur l'ensemble de votre action, monsieur le ministre, qui reste positive puisque vous vous attachez à créer les conditions d'un redéploiement de l'activité immobilière et du logement.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, un certain nombre de mes collègues de la gauche démocratique soutiendront votre projet de budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

**M. Gérard Roujas.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget de l'urbanisme et du logement pour 1985 atteste d'un effort soutenu et coordonné en faveur des priorités retenues en matière de politique de l'habitat et de bonne politique sociale.

C'est sur ce deuxième volet que j'interviendrai aujourd'hui plus précisément.

En effet, la lutte pour l'amélioration du cadre de vie urbain et rural et la lutte contre les situations sociales inacceptables sont les axes majeurs du budget pour 1985.

Il n'est pas nouveau de dire que d'importantes mutations économiques, sociales, technologiques ont, depuis trente ans, bouleversé les fondements de la civilisation urbaine.

Dans les années 1950 à 1970, les agglomérations urbaines ont accueilli des grands ensembles de logements sociaux. Face à ces changements rapides, la ville moderne n'a pas réussi à trouver un nouvel équilibre. La crise économique n'a pas atténué cette situation. Elle a fait apparaître des problèmes nouveaux ; elle révèle avec plus d'acuité les insuffisances ou les inadaptations du cadre de vie offert aux habitants ; elle provoque la marginalisation de certains espaces traditionnellement populaires, quartiers anciens des villes, grands ensembles de banlieue.

En réponse à ces mutations profondes, il faut, aujourd'hui, jeter les bases d'une nouvelle civilisation urbaine pour parvenir à améliorer en profondeur les conditions de vie des citoyens. Le 9<sup>e</sup> Plan a constitué une étape décisive dans ce programme de rénovation.

Le projet de budget pour 1985 en est la concrétisation. En matière de rénovation et d'amélioration du parc d'H. L. M., le 9<sup>e</sup> Plan prévoit la réhabilitation de 140 000 logements locatifs sociaux par an. Cette réalisation implique une amélioration des conditions de gestion des aides.

Pour ce qui est de l'action en faveur des propriétaires occupants, la prime à l'amélioration de l'habitat sera réorientée vers les catégories les plus modestes. Par ailleurs, un régime nouveau de réduction d'impôt pour les dépenses afférentes aux grosses réparations viendra compléter le dispositif fiscal existant.

Cette action importante se prolongera pour tenter de supprimer les quartiers insalubres et éviter la formation de nouveaux îlots de pauvreté.

Ainsi, la revalorisation des quartiers dégradés et marginalisés, la lutte contre la ségrégation sociale dans l'habitat et l'insécurité dans les villes sont des enjeux capitaux pour l'avenir et l'équilibre de la société urbaine. C'est pourquoi les crédits budgés-

taires consacrés à la résorption de l'habitat insalubre progressent de plus de 15 p. 100 par rapport au budget de 1984, et nous nous en réjouissons.

Je n'achèverai pas ce propos sans parler de la réhabilitation en milieu rural.

Je prendrai comme exemple le conseil général de la Haute-Garonne, qui souhaite mener une politique de réhabilitation du patrimoine ancien en milieu rural : réhabilitation du patrimoine des communes — écoles désaffectées, presbytères désaffectés, etc. — et réhabilitation des centres villes en milieu rural.

L'office départemental, qui devrait devenir le maître d'œuvre de la politique départementale, envisage plusieurs missions.

Il s'agit d'abord des prestations de service aux communes, par la prise en charge de la gestion de leurs immeubles mis en location. Ces prestations pourraient soit se limiter à la seule gestion courante, soit inclure aussi la délégation de maîtrise d'ouvrage pour des travaux de réhabilitation, notamment les travaux subventionnés par les P.A.L.U.L.O.S. Cette mission aurait le double avantage d'assurer un service utile aux municipalités ne possédant pas de services administratifs suffisants et de faciliter « une implantation territoriale » permettant à l'office départemental de mieux apprécier le marché.

Il s'agit ensuite des interventions coordonnées, soit par des conventions communales, soit par des programmes locaux de l'habitat ou opérations programmées d'amélioration de l'habitat, sous forme d'interventions pour l'acquisition et l'amélioration sur les immeubles vacants appartenant à des particuliers ou à des communes. Ces actions contribuent, dans ces secteurs, à mettre en valeur des immeubles délaissés par leurs propriétaires sans pour autant amputer les disponibilités des finances locales, grâce au financement des P.L.A.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques réflexions que m'inspire la transformation du patrimoine ancien du milieu rural en logements sociaux. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Jean Colin.** Monsieur le ministre, je reprendrai à mon compte le cri d'alarme qui vous a déjà été lancé par l'un de nos collègues concernant le secteur du bâtiment et des travaux publics.

Ce secteur d'activité offre le spectacle d'une crise et d'une dépression aussi sérieuses que celles que connaissent actuellement la sidérurgie et l'industrie automobile.

Le budget de l'urbanisme et du logement, que l'on devrait présenter comme un budget d'espoir et de redressement, ne ralentira pas — je le crains fort — faute d'actions incitatives, la dégradation de l'activité dans les secteurs professionnels concernés. Il est à craindre, au contraire, que le déblocage de la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux ne profite pas aux nombreuses entreprises locales du bâtiment qui se trouvent dans une situation délicate.

Le secteur des travaux publics connaît une chute brutale : le nombre d'heures de travail est passé de 450 millions en 1980, à 300 millions en 1983, soit une baisse de 33 p. 100 ; la réduction des effectifs s'est accélérée entre 1983 et 1984 : 30 000 emplois ont été perdus entre juin 1983 et juin 1984, ramenant à 265 000 les effectifs des 6 000 entreprises de travaux publics ; les travaux mis en chantier sont en recul dans toutes les régions ; les délais de paiement des maîtres d'ouvrage se sont à nouveau allongés dans le temps ; enfin, il faut, hélas ! s'attendre à la suppression de plusieurs dizaines de milliers d'emplois dans ce secteur au cours des quatre prochaines années.

Dans ce climat de récession générale, un cycle infernal est déclenché par la crise du bâtiment et des travaux publics : à partir du moment où il y a moins de travaux, la concurrence se fait de plus en plus vive, les prix baissent et les résultats sont de plus en plus aléatoires, voire déficitaires.

Quant au secteur du bâtiment, il reste affecté par la diminution du nombre de logements construits. L'écart entre la production et les besoins continue de se creuser chaque année, faisant apparaître un déficit annuel de 150 000 logements.

De même, à moins d'un renversement brutal de la tendance, on sera loin en 1984 d'atteindre les 332 000 logements construits en 1983, alors que les besoins sont estimés entre 400 000 et 450 000 logements par an.

A plus long terme, les perspectives du bâtiment et du génie civil ne sont pas plus rassurantes.

La forte modération de la distribution des revenus limitera la progression du revenu disponible des ménages, au détriment de leur épargne et donc de la reprise de l'investissement dans le domaine du logement.

A ce propos, j'ai été surpris d'apprendre, la semaine dernière, à l'occasion d'une discussion que j'ai eue avec son président, que la caisse d'épargne de mon département, l'Essonne, enregistrait une baisse des placements de près de 30 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Du côté des grands clients, si une amélioration des demandes en provenance du secteur concurrentiel de l'industrie peut être esquissée, les commandes du secteur public seront en revanche bien limitées, du fait de la rigueur budgétaire, ce qui ne manque pas de freiner les investissements de l'Etat, mais aussi des grandes entreprises nationales.

Alors que le secteur du bâtiment traverse une passe difficile, il est fort inquiétant de constater que le projet de budget pour 1985 n'apporte pas le coup de fouet indispensable pour sauvegarder l'avenir. Les crédits qui seront consacrés à l'aide au logement sont, en effet, plus fortement frappés que la moyenne des autres crédits de l'Etat.

Les autorisations de programme du budget de l'urbanisme et du logement, qui conditionnent les mises en chantier, sont en diminution de 11,6 p. 100 par rapport à 1984 et de 17,9 p. 100 si l'on tient compte de l'inflation.

L'examen plus approfondi des principaux secteurs fait apparaître une forte diminution des autorisations de programme. Dans votre exposé introductif, vous avez dit, monsieur le ministre, que cela ne changeait rien. Si je comprends qu'un certain temps est nécessaire entre le moment où une décision est prise, où un programme est engagé et celui où la réalisation intervient, je comprends mal votre raisonnement, car c'est un peu une gageure de dire que l'insuffisance des crédits n'a pas de conséquences sur le rythme de la construction ; au moins à terme, cette insuffisance hypothéquera dans un mauvais sens, c'est-à-dire dans le sens de la restriction, les années qui viennent.

Que constatons-nous en effet ? Pour le secteur du logement, les autorisations de programme diminueront de 11,86 p. 100.

Les autorisations de programme consacrées au secteur accession seront de 9,5 milliards de francs, soit une baisse de 7,59 p. 100 par rapport à 1984.

Quant aux crédits consacrés au secteur locatif, ils baisseront de 14,94 p. 100 en autorisations de programme — 7,9 milliards de francs en 1985 contre 9,4 milliards de francs en 1984.

Pour ce qui concerne l'habitat existant, les autorisations de programme passeront de 512 millions de francs en 1984 à 308 millions de francs en 1985, soit une baisse de 44 p. 100 en francs constants. Ces diminutions auront un effet néfaste sur le montant des primes à l'habitat consacrées à l'amélioration des logements des propriétaires occupants.

C'est dire, monsieur le ministre, que, malgré vos propos rassurants de tout à l'heure, nous sommes fondés à nourrir un certain nombre d'inquiétudes quant à l'avenir de ce secteur du bâtiment et des travaux publics.

Le secteur des travaux publics dépend essentiellement des commandes publiques : 11 p. 100 des commandes en provenance de l'Etat, 30 p. 100 en provenance des collectivités locales et 29 p. 100 en provenance des établissements publics.

La baisse des autorisations de programme aura un effet directement néfaste sur les travaux susceptibles d'être entrepris par les communes et les départements. Il est à considérer que la faiblesse des moyens financiers mis à la disposition de ces collectivités les dissuaderont de se lancer dans de vastes opérations d'aménagement ou tout au moins freineront leur effort.

Faiblesse des crédits d'équipement accordés par l'Etat, taux très insuffisant de la dotation globale d'équipement, enfin, une quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux qui ne profitera pas aux entreprises de dimension moyenne ou modeste au niveau régional : tels sont les inconvénients de votre budget.

En définitive, un secteur fondamental, qui doit être le point d'appui essentiel de l'économie dans la période actuelle, ne reçoit pas, au travers de ce budget, la stimulation qui, pourtant, s'imposait.

Pour terminer mon propos, qui doit être très bref — M. le président nous l'a rappelé — je dirai un mot des villes nouvelles.

En ce domaine, s'il est une loi qui a été vilipendée par les tenants de l'actuelle majorité, alors dans l'opposition, c'est bien la loi Boscher qui réglementait la création et la gestion des villes nouvelles.

L'apparition de la loi du 13 juillet 1983, dite loi Rocard, pouvait apparaître satisfaisante, d'autant qu'elle ouvrait aux communes, apparemment tout au moins, des perspectives encourageantes. Hélas, comme en tant d'autres domaines, notamment en économie, plus cela change et plus c'est encore la même chose !

L'exemple de la ville nouvelle d'Evry est tout à fait significatif. Deux communes voulaient se retirer, Lisses, qui est pourtant gérée par la gauche, et Bondoufle ; on ne le leur a pas permis. Deux communes, sinon trois, auraient souhaité des élections au suffrage universel ; celles-ci n'auront pas lieu. L'opération a été menée de bout en bout, sur le plan politique, par les élus socialistes du département, qui, dans les deux communes qu'ils détiennent, sont allés jusqu'à exclure purement et simplement les délégués communistes qui avaient pris une position contraire à la leur. Ainsi remanié grâce à ce coup de force,

le syndicat communautaire a imposé le maintien des deux communes qui voulaient partir, et le commissaire de la République, qui a sûrement demandé conseil en haut lieu, a entériné cette solution dans un arrêté très contestable puisqu'il repose sur une délibération du syndicat communautaire qui, depuis — le 15 mai — a été annulée par le tribunal administratif pour vice de forme.

Vous voyez l'imbroglia qui a été créé !

On ne tient pas compte de la volonté des communes, en dépit de ce qui avait été indiqué dans la loi Rocard. On récuse la formule de la communauté d'agglomération nouvelle — la C. A. N. — qui a le grave inconvénient de vouloir demander, par le jeu du suffrage universel, l'avis d'un électorat de plus en plus morose à l'égard de la majorité. On met en échec une décision parfaitement régulière de l'actuel syndicat communautaire, dont on bouscule ensuite la composition pour le rendre plus docile et lui faire prendre une décision qui sera pourtant condamnée par la juridiction administrative !

J'arrête là mon propos.

Si l'on voulait vraiment garantir la bonne marche, la bonne gestion des agglomérations nouvelles, il faudrait éviter ces attristantes péripéties politiciennes.

Comme vous n'avez pas mis un terme, comme, d'autre part, votre projet de budget est insuffisant, ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, eh bien, n'espérez pas que je cautionne aujourd'hui la politique qui a été ainsi conduite. (M. Bouquerel applaudit.)

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

**M. Amédée Bouquerel.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le budget de l'urbanisme et du logement intervient pour une part importante dans l'orientation économique et sociale du Gouvernement. C'est dire son importance.

Compte tenu du temps qui m'est imparti, je limiterai mon intervention à l'examen de quelques aspects du problème du logement.

Je vous poserai d'abord deux questions, monsieur le ministre. Votre budget va-t-il permettre de construire plus et mieux ? Nos entreprises du bâtiment et des travaux publics vont-elles enfin trouver, dans l'ensemble de vos propositions, matière à une réelle relance de leur activité et, par conséquent, des moyens pour lutter efficacement contre le chômage ?

Les dépenses ordinaires prévues pour 1985 ne progressent que de 7,2 p. 100 et les autorisations de programme diminuent de 11,6 p. 100.

Le nombre de logements mis en chantier en 1985 sera inférieur à celui de 1984 et l'initiative privée ne sera pas stimulée, car je ne trouve pas, dans votre budget, des engagements susceptibles de faire naître ce que votre gouvernement a fait disparaître : la confiance.

Les crédits P. A. L. U. L. O. S. diminuent de 24 p. 100 en crédits de paiement et de 19 p. 100 en autorisations de programme, ce qui entraîne un ralentissement des travaux d'amélioration des logements sociaux.

Les progrès constatés avant 1981 dans les méthodes de construction comme dans l'aménagement des logements sont aujourd'hui stoppés.

Une telle situation n'est pas de nature à relancer l'activité de nos entreprises du bâtiment et des travaux publics.

Je constate que pour la région Picardie, que je connais bien, 11 031 logements ont été mis en chantier en 1981 et 8 500 seulement auront été mis en chantier en 1984.

Il en est de même pour les autres régions, si l'on se réfère à l'excellent rapport qui nous a été présenté par M. le rapporteur spécial.

Vous le savez, monsieur le ministre, les besoins de la population, en très nette progression, pourraient être satisfaits, car la demande existe ainsi que les moyens de production. Malheureusement, nos entreprises cessent ou ralentissent leur activité, faute de commandes.

La législation actuelle est un frein puissant qui interdit toute initiative en matière de construction de logements. La reprise de la construction en accession à la propriété dépend de la réduction massive de la fiscalité et de la politique des loyers instaurée depuis 1981.

**M. Paul Quilès,** ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. 1975 !

**M. Amédée Bouquerel.** On ne construira pas plus, ni mieux, qu'en 1984 et il ne faut pas s'attendre à une reprise significative de nos entreprises de bâtiment et de travaux publics.

Notre rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan note, en effet, dans son rapport : « Les premiers mois de 1984 ont été marqués par un recul de la quasi-totalité des indicateurs : réduction de 20 à 25 p. 100 des prêts conventionnés, des P. A. P. et des P. L. A. Il en sera de même pour 1985 ! »

Les difficultés de nos entreprises de bâtiment et de travaux publics, signalées par notre rapporteur de la commission des finances, risquent de s'amplifier l'an prochain.

Très rapidement, je voudrais évoquer la situation du logement social, plus particulièrement des offices d'habitations à loyer modéré.

L'intervention des ressources des livrets A des caisses d'épargne pour une part importante de vos programmes m'inquiète parce que ces ressources ne sont pas illimitées et parce que la ponction qui sera ainsi opérée va sérieusement limiter les possibilités d'emprunt offertes aux collectivités territoriales.

La situation financière des offices d'H. L. M., comme celle des sociétés anonymes d'H. L. M., devient très préoccupante. Cinquante offices n'ont pu faire face à leurs dépenses obligatoires que grâce à l'intervention de l'Etat ; le coup de l'opération pour l'Etat est de 130 millions de francs.

Le montant des loyers impayés atteint des sommes considérables : plus de 4 à 5 p. 100, soit plus de 5 milliards de francs.

Pour lutter contre cette réduction de ressources, ces organismes ont dû commencer à réduire leurs frais de gestion, à mettre en vente des réserves foncières et, surtout, à réduire leurs travaux d'entretien, financés sur leurs ressources propres.

Le résultat, c'est que l'entretien est réduit ; le patrimoine se dégrade, les locataires se découragent, ils participent beaucoup moins au maintien en bon état de leur appartement et s'installe ainsi un processus de laisser-aller et d'abandon qui frappe l'ensemble de ce patrimoine immobilier.

Une telle situation ne pourra se prolonger très longtemps sans créer un mauvais climat social.

C'est si vrai que le rapporteur de votre budget à l'Assemblée nationale — socialiste — a pu déclarer : « Je suis persuadé qu'une plus large liberté d'action pour les organismes d'H. L. M. dans tous les domaines de leurs fonctions économiques — et j'ajoute : et sociales — devrait accroître leur dynamisme ». Et il poursuivait ainsi : « L'équilibre financier des organismes d'H. L. M. est impossible aujourd'hui sans un financement national et peut-être sans l'apport des collectivités territoriales ». Voilà, monsieur le ministre, une déclaration qui ne manque pas de nous inquiéter !

Imaginez de telles déclarations avant 1981, imaginez, mes chers collègues, les protestations indignées de nos collègues socialistes et communistes sur le transfert des charges, sur la mise au compte des collectivités locales des charges qui incombent naturellement à l'Etat.

Aujourd'hui, ils se montrent très discrets !

Avant de terminer, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous faire part de la grande inquiétude qui se manifeste dans les conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement des départements. En effet, les crédits qui leur sont attribués sont passés de 17 millions de francs en 1982 à 8 millions de francs pour 1985, soit une réduction de 50 p. 100 en francs courants. Une telle réduction met en cause l'activité de ces conseils et je souhaite que vous puissiez nous faire connaître les dispositions que vous serez amené à prendre pour leur permettre de poursuivre leur tâche.

De même, pouvez-vous nous indiquer le résultat de l'application de la loi sur l'accession à la propriété dans les H. L. M., qui devrait contribuer à améliorer les ressources de ces habitations ?

Ainsi, monsieur le ministre, et bien que je ne méconnaisse pas l'effort qui a été accompli au cours de cette année, il ne m'est pas possible de vous apporter mon appui. Je suis navré de constater que ce budget ne vous donnera pas les moyens d'une politique efficace du logement, qu'il ne pourra pas participer à la relance économique si urgente et que la crise du logement va donc se poursuivre.

C'est la raison pour laquelle les sénateurs du groupe du R. P. R. ne pourront voter ce budget. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R.*)

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

**M. Pierre Matraja.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, contrairement à certaines affirmations qui ont été faites ici ou là, le projet de budget de l'urbanisme et du logement pour 1985 ne sacrifie pas l'avenir.

Dans une conjoncture économique encore difficile, il permet, en effet, de maintenir et de poursuivre l'effort en faveur des priorités qui ont été retenues en matière de politique de l'habitat.

Les dotations du fonds spécial de grands travaux, dont la quatrième tranche consacrerait une part importante à l'activité du bâtiment et des travaux publics, viendront en outre compléter le dispositif pour soutenir un secteur d'activité qui connaît encore aujourd'hui une situation économique à maints égards préoccupante.



Je veux ici parler, d'une part, du net recul des mises en chantier et du tassement des travaux d'entretien au cours des huit premiers mois de l'année et, d'autre part, sur la même période, de la dégradation de l'outil de production, et spécialement du recul de 8 p. 100 de l'activité mesurée en heures travaillées, de la forte baisse de l'indice d'emploi — 8,5 p. 100 — et de l'accroissement de 9 p. 100 des cessations d'activité sur les neuf premiers mois de l'année.

Il faut, bien entendu, relativiser ce constat pessimiste en rappelant le léger « frémissement » qui s'est fait sentir au printemps dernier dans la conjoncture, particulièrement dans les ventes de logements neufs en Ile-de-France et sur notre littoral méditerranéen.

Les mesures prises en avril ont, semble-t-il, consolidé cette tendance : un certain nombre d'indicateurs se sont redressés depuis le mois de mai, ce qui nous laisse à penser que nous sommes sur la bonne voie. Sans doute faut-il encore attendre quelques mois pour dresser un bilan plus précis de cette évolution, mais nous pouvons d'ores et déjà indiquer que les mesures arrêtées en décembre 1983 et en août 1984 ont eu des effets incontestables au niveau du volume des financements engagés dans la construction de logements.

Le projet de budget qui nous est présenté ne fait que traduire la poursuite de l'effort engagé, en se fixant pour objectifs primordiaux, d'une part, le maintien à un haut niveau du programme physique de construction de logements et le renforcement des priorités sociales et, d'autre part, la poursuite de l'effort en faveur de la modernisation des entreprises du bâtiment et des travaux publics.

S'agissant de l'effort en faveur du logement, j'observe qu'il se maintiendra en 1985. Ainsi, l'Etat assurera le financement de 70 000 prêts locatifs aidés, de 150 000 prêts aidés pour l'accession à la propriété et il distribuera, comme en 1984, 160 000 prêts conventionnés.

La mise en place du P. A. P. à taux ajustable se poursuivra en 1985 afin d'améliorer la solvabilité des emprunteurs et d'adapter l'évolution de leurs charges à celle de leurs revenus.

Dans le secteur locatif aidé, la mise en place de prêts à taux variable devrait assurer aux organismes un meilleur équilibre de l'évolution dans le temps des charges de remboursement des emprunts et des loyers qu'ils perçoivent et leur permettre de bénéficier immédiatement de l'avantage de taux lié à cette formule.

Je voudrais également souligner deux innovations d'importance en matière de fiscalité.

La première, qui est la réduction d'impôt sur le revenu limitée à 5 p. 100 du coût de l'acquisition et plafonnée à 10 000 francs pour une personne seule et à 20 000 francs pour un couple marié, peut avoir un effet bénéfique sur la relance de l'investissement dans la construction neuve privée, secteur où la régression des mises en chantier s'est révélée la plus forte alors même que la demande, notamment locative, est encore pressante.

La seconde concerne les « grosses réparations ». Sont en effet élargies les possibilités de déduction fiscale pour la réalisation de travaux de grosses réparations. Désormais, les contribuables pourront bénéficier d'une réduction d'impôt portant non plus seulement sur les intérêts des emprunts qu'ils ont contractés, mais également, en option, sur le montant même de ces travaux.

Ces deux mesures incitatives me paraissent susceptibles de relancer, au moins en partie, l'investissement immobilier, d'améliorer le patrimoine et, à plus long terme, de redonner confiance dans la pierre.

En ce qui concerne le renforcement des priorités sociales et de la solidarité contenues dans ce budget, je voudrais vous interroger sur deux points particuliers, monsieur le ministre.

D'abord, sur le bilan provisoire de l'expérience de fusion de l'A. P. L. et de l'allocation logement, opérée en 1984 sur 70 000 logements afin de mettre en place une politique rénovée de détermination des loyers en fonction du service rendu, tout en assurant, à coût donné pour la collectivité, une meilleure adaptation de l'aide à la personne aux capacités contributives des familles.

Ensuite, sur la mise en place des comités départementaux de l'habitat institués en application de la loi du 7 janvier 1983 sur la répartition des compétences afin de permettre aux responsables locaux de l'habitat de définir des priorités en tenant compte des programmes établis par les communes.

Un mot rapide, enfin, sur la modernisation des entreprises du bâtiment et des travaux publics pour souligner toute l'importance qu'il nous faut attacher à développer dans ce secteur les actions à caractère économique et social et à encourager les opérations internationales et de coopération pour le développement. Une mutation de la profession s'impose. Je me réjouis que le Gouvernement y apporte toute son attention.

Je voudrais maintenant, monsieur le ministre, me faire l'écho des préoccupations des constructeurs sociaux, et spécialement du mouvement H. L. M., dont la mission de solidarité nationale est essentielle.

En premier lieu, pourriez-vous me rassurer au sujet de la hausse de 5,25 p. 100 des loyers prévue par un accord national ? Il ne faudrait en aucun cas remettre cet accord en question, car la trésorerie de nos offices publics d'aménagement et de construction est particulièrement difficile à gérer.

A ce sujet je voudrais répondre aux propos qu'a tenus tout à l'heure M. Bouquerel : comme administrateur de l'O. P. A. C. des Bouches-du-Rhône, je puis affirmer que les impayés ne datent pas d'aujourd'hui, mais qu'ils ont commencé à voir le jour voilà à peu près dix ans ou douze ans. Je ne pense donc pas que le Gouvernement soit responsable de cette situation.

En second lieu, il nous faut bien constater que l'amélioration des taux des P. A. P. a pour contrepartie une diminution du montant des prêts. La conséquence inéluctable est alors l'obligation du recours à des prêts complémentaires plus onéreux qui alourdiront donc le poids des mensualités.

En troisième lieu, il faut également indiquer que les aides personnelles perdent à nouveau de leur pouvoir d'achat alors même que les revenus des ménages aidés ont tendance à stagner.

En quatrième lieu, en matière locative, la construction sociale est encore l'un des rares secteurs de l'économie à ne pas bénéficier de la baisse générale des taux.

Monsieur le ministre, je souhaiterais que vous puissiez aujourd'hui apaiser les inquiétudes de nos constructeurs sociaux, dont vous connaissez l'efficacité et le dévouement dans le développement d'une meilleure solidarité nationale.

Les propositions que vous avez présentées au cours du conseil des ministres du 29 novembre dernier sont très encourageantes en ce qui concerne le secteur social et la création de produits nouveaux et elles aideront en grande partie l'action des O. P. A. C. et des offices d'H. L. M. dans le domaine des économies d'énergie et de charges.

Monsieur le ministre, toute la matinée, en entendant les orateurs de la majorité sénatoriale dire que votre budget est mauvais, il me revenait à l'esprit une phrase qu'ils avaient prononcée voilà quelques années : « des lamentations humaines montent impuissantes vers les étoiles d'or ».

En conclusion, j'indiquerai que le groupe socialiste votera le projet de budget qui nous est présenté parce qu'il se situe dans une démarche logique qui essaie de favoriser à la fois le développement de l'effort de l'Etat en faveur du logement social par l'amélioration de l'efficacité des aides publiques, et le rétablissement chez les professionnels et dans l'opinion du climat de confiance nécessaire à l'égard du secteur immobilier. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Jean Huchon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, l'analyse des secteurs de prêts de l'aide au logement fait apparaître une inflexion du budget de 1985 par rapport à l'année précédente et plus particulièrement en raison de l'importante diminution des autorisations de programme.

Des inquiétudes légitimes peuvent être exprimées pour ce qui concerne l'aide au financement des logements neufs appartenant au secteur social.

Le secteur du logement social connaît, en effet, de grandes difficultés et la situation des constructeurs sociaux ne pourra être améliorée en 1985 par les mesures prévues dans votre budget.

Je veux parler tout particulièrement du nombre des prêts locatifs aidés, que l'on a beaucoup évoqués ce matin, dont les organismes d'H. L. M. bénéficient à concurrence de plus de 80 p. 100.

Il peut être, en effet, tenu pour paradoxal que la construction sociale soit le seul secteur du logement qui se voit imposer une stabilisation du nombre de constructions alors que la tendance démontre, depuis plusieurs années, que les besoins en ce domaine sont réels et croissants, que ce soit en milieu urbain ou en milieu rural.

L'aide budgétaire au financement de la construction sociale connaîtra donc un fléchissement en 1985 : les crédits consacrés au secteur locatif diminueront de 14,84 p. 100 — et même 21,16 p. 100 en francs constants — en autorisations de programme, passant de 9,4 milliards de francs en 1984 à 7,9 milliards de francs pour l'année prochaine ; les aides de l'Etat aux P. L. A. diminueront et passeront de 140 698 francs à 114 188 francs en 1985 par logement ; enfin, le plafonnement du nombre des P. L. A. à hauteur de 70 000, maintenant le nombre de programmes sociaux au niveau de 1984, reste inadapté aux besoins présents et à venir du secteur locatif : nous avons connu certaines époques où 130 000 P. L. A. étaient programmés.

Il est vrai que ces mesures sont assorties d'un moindre coût des P.L.A., encore cette diminution du coût des prêts est-elle limitée à 0,5 p. 100.

Les P.L.A. seront désormais et obligatoirement à taux révisables en fonction des variations du taux des livrets A de caisse d'épargne. Ce système présente toutefois des risques car l'emprunteur pourra voir ses annuités varier au rythme de l'évolution des taux des livrets A de caisse d'épargne.

Toutefois, la baisse de ces taux reste cette année très largement inférieure à la baisse réelle de l'inflation ; il est à craindre que cet ensemble de mesures ne contribue guère à assurer l'équilibre, à moyen terme, des programmes locatifs sociaux.

Au-delà de ces mesures conjoncturelles, c'est l'avenir de l'ensemble du logement social en France qui se trouve posé.

Je rappellerai pour mémoire les déclarations récentes du comité directeur de l'union des H.L.M. à l'annonce du projet de budget de votre ministère pour 1985.

Ces déclarations, très critiques à l'égard de votre budget et de votre politique, inspirent nos plus vives inquiétudes quant à l'évolution de la situation financière des organismes H.L.M. que la persistance de la défaillance des locataires, due à la crise, ne contribuera pas à améliorer.

Votre projet de budget comporte, au titre des articles non rattachés — articles 61 et suivants — des mesures qui, selon vous, devraient avoir un effet d'incitation sur l'investissement locatif privé.

Pour ma part, il m'apparaît que ces mesures fiscales resteront insuffisantes à dégager une dynamique nouvelle en faveur des propriétaires investisseurs privés et ne compenseront pas le découragement provoqué par les deux mesures de la loi de finances de 1984, à savoir la déductibilité des intérêts des emprunts des constructions, remplacée par une mesure moins intéressante, et la fin de l'exonération du foncier bâti dans des conditions que tout le monde connaît.

La politique du logement devrait s'attacher à quelques mesures significatives pour lever les obstacles les plus défavorables à l'investissement privé, obstacles générés par la loi Quillot, et dont l'effet induit permettrait de sauver réellement l'industrie du bâtiment.

C'est pour cette raison qu'à l'initiative de notre collègue Jean Cluzel, les membres de l'union centriste ont déposé et défendent un amendement instituant un article additionnel tendant à favoriser l'investissement privé ; en effet, certaines dispositions de la loi Quillot se sont révélées à l'expérience néfastes et dissuasives pour l'investissement privé, surtout quand il est peu important.

A titre personnel, j'évoquerai un problème qui me tient à cœur puisque, sur le plan local, je suis responsable d'une initiative prise par les collectivités locales et les organismes techniques et financiers qui s'intéressent à l'urbanisme et au logement. Il s'agit de la réhabilitation de l'habitat ancien. Un énorme effort est à faire particulièrement en milieu rural : j'espère que les contingents de P.A.L.U.L.O.S., de P.A.H. et de primes de l'A.N.A.H. seront suffisants pour que les initiatives locales soient appuyées par les efforts financiers de l'Etat pour que ces opérations soient menées à bien. C'est un patrimoine que nous avons le devoir de conserver et d'améliorer.

Nous voulons participer à ces plans locaux de l'habitat, que vous préconisez, monsieur le ministre, et qui permettent de mettre en place les structures d'études globales, d'animation, d'élaboration, de suivi de réalisation, dans le cadre de l'O.P.A.H., plans relayés souvent par des O.R.A.H., afin que nos centres-villes et nos centres-bourgs redevenaient animés et modernes. Nous espérons que ces opérations ne seront pas contrariées par des impératifs financiers.

En conclusion, je ne perçois pas, avec grand regret, et malgré quelques points positifs, au travers des moyens budgétaires pour 1985, les voies susceptibles d'assurer le redressement et la renaissance de ce secteur vital pour notre économie. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste.*)

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

**M. Marcel Vidal.** Monsieur le ministre, monsieur le président, mes chers collègues, en raison du temps très restreint qui m'est imparti, je choisirai d'évoquer devant vous une seule question et ferai donc l'impasse sur d'autres sujets qu'il m'eût été agréable d'aborder. Cette question se résume en quelques mots ; je la poserai calmement et objectivement : imagine-t-on toujours très correctement, des bureaux parisiens, les conséquences que peut revêtir la politique draconienne de vos services en matière de prêts locatifs aidés ? Autrement dit, et malgré la décentralisation, les décisions parisiennes ne souffrent-elles pas d'une insuffisante prise en compte des réalités locales ? Si je choisis le cas des prêts locatifs aidés pour illustrer ces propos, c'est que ces derniers me paraissent être le reflet et l'écho de la tendance que j'évoquais à l'instant.

En effet, qu'en est-il ? Le projet que vous présentez aujourd'hui devant le Sénat indique une diminution des autorisations de programme de 1 400 millions de francs pour la construction neuve en P.L.A.

Ces autorisations de programme s'élèvent pour 1985 — ou tout au moins celles qui sont prévues — à 7 991 500 000 francs. La comparaison avec les chiffres de l'année qui précède témoigne d'une baisse de 14 p. 100 en francs courants.

Il est vrai qu'à cette comparaison négative des réponses peuvent être apportées ; notamment deux séries de causes sont à dégager : la première a trait à la baisse de taux unitaire d'autorisation de programme, la seconde vise l'augmentation du prêt budgétaire moyen. Il n'en demeure pas moins que le nombre de prêts locatifs aidés prévu est de 70 000. Cette estimation, cette prévision ne correspond absolument pas aux besoins de notre pays.

Monsieur le ministre, il est des regrets comme des litanies : on a l'impression que certaines paroles font partie du cortège obligé de ceux qui ne sont jamais satisfaits. Le jugement pessimiste sur les P.L.A., émis ici, ne participe pas d'une routine du mécontentement. Il exprime, bien au contraire, une vive inquiétude devant une situation aux répercussions sociales préoccupantes.

Je traiterai dans un instant de ces répercussions sur la vie économique du monde rural. Mais, auparavant, je souhaiterais vous indiquer que la procédure de répartition des prêts n'est pas tout à fait acceptable ; celle-ci privilégie les grandes villes en accordant à ces dernières les enveloppes les plus généreuses. Il n'est pas question ici de rallumer la guerre inutile entre les villes et la campagne. Il n'est pas question non plus d'affirmer qu'aujourd'hui la ville bénéficie de tous les appuis, alors que la campagne est laissée à la contemplation de sa mort inéluctable. Mais un fait demeure, celui de l'insuffisante prise en compte des urgences du développement économique du monde rural. Ces propos n'ont pas, monsieur le ministre, l'apparence des formules générales ; bien au contraire, ils sont au cœur de notre débat, celui de la procédure de répartition des prêts locatifs aidés.

Que se passe-t-il ? Si les grandes enveloppes vont vers les villes, que reste-t-il pour le monde rural ? Monsieur le ministre, que deviendront, quel sera l'avenir des entreprises locales, petites et moyennes, installées en milieu rural et dont l'unique possibilité d'existence est de pouvoir construire, aménager, installer des logements neufs ?

A l'instant, lorsque je vous indiquais que nous étions aux prises avec une situation préoccupante, je pesais mes adjectifs.

En effet, cette évolution est préoccupante car les entreprises du pays, celles qui concernent deux, trois, quatre cantons ruraux, ne peuvent trouver suffisamment de débouchés. Certes, les P.L.A. sont rares — nous en convenons tous — mais si, en outre, ils sont mal répartis, qu'allons-nous pouvoir répondre à ces architectes et à ces entrepreneurs courageux mais désorientés ? Quel élu du monde rural et quel conseiller général sincère ne peuvent citer le cas de tel cabinet d'architecte et telle entreprise de maçonnerie qui a connu ou qui connaît les pires difficultés parce que les P.L.A. ne se décidaient pas ?

Le marasme économique ne permettant pas d'assurer une activité jusqu'à leur déclenchement, ces entreprises n'ont pu attendre et ont dû licencier plusieurs ouvriers. Le retard a donc bien, à ce dernier égard, des conséquences dramatiques. Je tiens d'ailleurs à la disposition de vos collaborateurs tous les éléments chiffrés et les statistiques démontrant de façon indiscutable la situation difficile que connaît le département de l'Hérault dans ce domaine.

Il est donc urgent que vos services prennent l'exacte mesure des enjeux liés à cette question particulière mais significative que sont les P.L.A. Il en va du développement de nos campagnes de veiller à ce qu'ils soient en nombre raisonnable, mais il en va aussi de l'égalité entre la ville et le monde rural que leur répartition soit réexaminée.

Monsieur le ministre, pour terminer dans le même cadre de raisonnement, je souhaiterais souligner à nouveau l'importance et le rôle de l'opération programmée d'amélioration de l'habitat dans le milieu rural. Ce type d'opération induit des retombées économiques sérieuses. Il permet de fixer à la campagne des entreprises et des artisans que l'exode rural a projetés dans le camp de ceux qui éprouvent des difficultés.

Or, il y a comme un décalage entre la philosophie de l'O.P.A.H. et la procédure de mise en route qui, elle, est très compliquée, très lourde. Ce décalage se double d'une lourdeur administrative qu'il faudra bien un jour résoudre. Pourtant, la meilleure preuve du succès de l'O.P.A.H. est sa présence dans les programmes envisagés par les chartes intercommunales. L'expérience du département de l'Hérault montre que les O.P.A.H. expriment des besoins certains et revendiqués. Il ne

faudrait pas que la machine administrative et des enveloppes insuffisantes viennent freiner l'élan du développement du monde rural.

Monsieur le ministre, s'il est un lien entre les prêts locatifs aidés, leurs conséquences économiques et les opérations programmées d'amélioration de l'habitat, s'il est un lien, dans mon intervention, ce lien, c'est le monde rural et sa situation qui l'assure. Nous ne pouvons imaginer un seul instant que votre ministère soit celui des villes. Sinon, les conséquences pour les campagnes de France seraient inculcables. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à quinze heures. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à treize heures, est reprise à quinze heures cinq, sous la présidence de M. Alain Poher.*)

#### PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

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

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant l'urbanisme et le logement.

La parole est à M. le ministre.

**M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.** Mesdames, messieurs les sénateurs, je vais maintenant m'efforcer, en étant aussi complet que possible vu le nombre de questions qui m'ont été posées ce matin, de vous répondre d'abord, et peut-être de vous convaincre.

Mme Midy m'a interrogé sur les effets inflationnistes et pernicieux de la loi de 1977, effets qui sont aujourd'hui admis par la quasi-totalité des praticiens du logement. Il est évident pourtant — je l'ai dit à de nombreuses reprises — que l'on ne peut pas sortir brutalement d'un tel système.

Il faut agir progressivement. Tel est d'ailleurs le sens de l'expérimentation qui est engagée et qui devrait permettre d'aborder la réforme législative nécessaire en toute connaissance de cause, ainsi que l'a justement souligné ce matin M. Matraja.

L'expérimentation porte sur 70 000 logements. Elle se déroule actuellement selon le calendrier prévu et nous attendons, je le répète, d'en connaître les résultats avant d'aller plus loin. Il s'agit d'une démarche pragmatique et j'aimerais savoir qui pourrait, aujourd'hui, nous en accuser.

S'agissant de l'allocation logement et de l'aide personnalisée au logement, l'objectif retenu par le 9<sup>e</sup> Plan est la maîtrise de la progression du coût des aides à la personne. C'est ce que nous nous efforçons de faire.

L'actualisation des prestations a été, au 1<sup>er</sup> juillet 1984 — les nouveaux barèmes sont en effet décidés au milieu de l'année — de 7,5 p. 100 pour les loyers et les charges et de 6,5 p. 100 pour les revenus. Il s'agit donc d'une actualisation tout à fait raisonnable.

L'efficacité sociale des aides sera maintenue en respectant notamment l'échelonnement des taux d'effort des ménages qui vont de 12 p. 100 à 18 p. 100 selon le niveau des revenus.

Madame Midy, à propos des centres d'études techniques de l'équipement — connus sous le nom de C. E. T. E. — j'ai déjà longuement répondu sur ce point à Mme Horvath à l'Assemblée nationale. Les dépenses de personnel seront totalement budgétisées et il me paraît de bonne politique de rechercher une certaine diversification des carrières des agents des C. E. T. E., en liaison avec les directions régionales de l'équipement et les directions départementales, ce que nous nous efforçons précisément de faire.

M. Colin m'a posé une question relative aux villes nouvelles. Elle est du ressort — je le lui ai dit ce matin — du ministre d'Etat chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, M. Defferre, à qui, par conséquent, je le renvoie. Toutefois, selon les informations qui sont en ma possession, je crois pouvoir ajouter — mais M. Defferre le lui précisera mieux que moi — que la loi a toujours été respectée, tant pour la définition du périmètre des villes nouvelles que pour le choix de la structure juridique de gestion.

M. Béranger, pour sa part, a parlé de l'enseignement de l'architecture. D'après l'analyse du budget, les crédits relatifs à cet enseignement sont en hausse importante : 8 millions de francs supplémentaires sont en effet prévus pour permettre, entre autres, le développement des techniques nouvelles d'enseignement et un meilleur fonctionnement des unités pédagogiques d'architecture.

Quant au statut des enseignants dont vous avez souhaité la mise en place rapide, je tiens à vous dire que j'y suis moi-même très attaché. Cela constitue, en fait, la dernière étape de la réforme qui sera menée à bien en 1985.

MM. Roujas, Huchon et Vidal ont évoqué un problème important auquel votre Assemblée est particulièrement sensible, celui du milieu rural.

Je tiens à souligner devant vous que, pour mon ministère, il n'y a pas d'opposition entre milieu urbain et milieu rural, même lorsqu'on parle de la ville. Dans mon ministère, lorsqu'on parle de la ville, on parle aussi du village. J'ai demandé, lors de la création du comité interministériel pour les villes et du fonds social urbain qui l'accompagne, que soit retenu, dans les compétences de ce comité pour les villes, le financement des O. P. A. H. rurales. L'Etat continuera donc à les financer à un rythme soutenu. En 1982-1983, elles constituaient plus de la moitié des O. P. A. H., proportion qui sera maintenue.

Le fonds social urbain permet également de financer à hauteur de 35 p. 100 les études ou les équipes d'animation. En outre, le comité interministériel dispose d'autres financements parfaitement adaptés au milieu rural : par exemple, des crédits de résorption de l'habitat insalubre ou des subventions P. A. L. U. L. O. S. qui peuvent être utilisées pour réhabiliter des locaux communaux.

Su la question plus spécifique qu'a posée M. Vidal concernant les P. L. A. de son département de l'Hérault je veux lui faire remarquer — je me suis fait communiquer les chiffres — que la dotation de ce département a plus que triplé depuis 1981, puisque le chiffre était de 120 millions de francs en 1981, 240 millions de francs en 1982, 282 millions de francs en 1983 et 380 millions de francs en 1984. Il ne s'agit donc pas, monsieur Vidal, vous en conviendrez avec moi, d'un département oublié ou délaissé. Les critères de répartition sont tout à fait transparents ; les élus, d'ailleurs, les connaissent généralement très bien si j'en juge par le courrier que je reçois.

J'en profite pour informer l'ensemble du Sénat que l'affectation par opération de ces crédits relève de la compétence du commissaire de la République, en liaison avec les élus. Je rappelle aussi que vient d'être mis en place un conseil départemental de l'habitat, dans chaque département, dont justement l'une de ses attributions sera d'examiner la programmation effectuée par le commissaire de la République. Ce n'est donc pas le ministre, ni comme vous semblez tout à l'heure le croire, ses services parisiens qui feraient les choix. Les élus s'expriment et, croyez-moi, dans les départements, en matière de politique du logement et d'attribution des crédits du logement, ils sont généralement très présents ; je trouve que c'est très bien ainsi.

J'ai entendu, d'autre part, plusieurs observations sur le logement social, particulièrement sur le locatif. M. François Poncet a fait ses remarques en plein accord avec sa commission, M. Laucournet les a présentées au nom de sa commission, mais en désaccord avec elle — il nous a expliqué pourquoi — MM. François, Colin et Bouquerel sont également intervenus sur ce sujet. J'ai envie de dire à propos de certains commentaires que j'ai entendus tout à l'heure qu'il n'y a finalement de pire sourd que celui qui ne veut pas entendre.

Monsieur Bouquerel, quand vous dites que ce budget ne fera pas renaitre la confiance, que rien n'est prévu pour relancer l'investissement privé, je ne puis que vous conseiller de lire les articles 62 et 63 du projet de loi de finances — vous en discuterez dans quelques jours au Sénat, mais vous devez déjà les connaître — qui concernent précisément la nécessité de relancer l'investissement privé. Mais peut-être souhaitez-vous, au fond de vous-même, que cette confiance ne revienne pas ? (*M. Bouquerel marque son étonnement.*) Pour ma part, je souhaite qu'elle revienne et je ferai tout dans ce sens.

Vous dites que les loyers sont bloqués depuis 1981 ; à cet égard, je vous renverrai à l'excellent rapport — selon vos propos — de M. le rapporteur spécial, qui a rappelé la date du début de la crise dans le secteur du bâtiment. Je vous rappellerai les blocages successifs de loyers depuis 1975, je l'ai fait à de multiples reprises à cette tribune et permettez-moi aujourd'hui de ne pas y revenir.

M. Philippe François a cité la loi Quilliot. Il est d'ailleurs de tradition dans tous ces débats sur le logement qu'elle soit évoquée au moins une fois et, à cet égard, M. François a respecté cette tradition. Je me demande pourquoi — j'ai déjà eu l'occasion de le dire à votre assemblée — si cette loi était si dangereuse, vous n'avez pas voté contre à l'époque. Or, si j'ai bien lu dans tous les comptes rendus des débats du Sénat, je ne crois pas me tromper en affirmant que votre assemblée n'a pas voté contre cette loi.

Pour ma part, je préfère agir. J'ai agi pour essayer — je l'ai dit — de gommer les situations ou les cas difficiles que cette loi avait pu faire naître dans son application, et non pas dans ses intentions. J'ai notamment pris, il y a un an, un décret concernant les loyers sous-évalués, qui a été apprécié par les professionnels et par les propriétaires. De ce fait, il me semble que cette loi présente moins de danger, moins de risque que

certaines veulent le faire croire ou ont voulu le faire croire dans les campagnes qu'ils ont menées ou qu'ils ont soutenues à une époque et qui — je le dis fermement — ont considérablement porté tort au marché de l'immobilier et particulièrement à l'investissement immobilier.

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.** J'en reviens aux remarques qui ont été faites sur le locatif. Oui, c'est vrai, les crédits prévus dans la loi de finances pour 1985 permettront de financer 70 000 P. L. A., 150 000 P. A. P. auxquels s'ajouteront 160 000 prêts conventionnés, comme en 1984. J'entends dire : les autorisations de programme sont en baisse. Oui, tout simplement parce que les taux d'intérêt sont également en baisse et ils le sont parce qu'il y a eu des succès dans la lutte contre l'inflation, succès qui permettent une diminution des taux d'intérêt, donc une diminution du coût pour l'Etat de la ressource servant au financement des prêts aidés.

C'est ce qui se passe dans les différents secteurs de financement du logement : le taux des prêts P. A. P. a baissé de près de deux points en deux ans, celui des P. A. L. a diminué d'un demi-point récemment — j'y reviendrai — celui des prêts conventionnés a baissé de près d'un point et demi depuis avril dernier et, enfin, ceux des prêts complémentaires aux P. A. P. et aux P. A. L. U. L. O. S. ont baissé de deux points.

Plus particulièrement, les P. L. A. seront accordés aux organismes constructeurs dans des conditions plus avantageuses. Je vais le prouver. Tout d'abord, comme cela a déjà été fait il y a quelques mois pour les P. A. P., les prêts P. L. A. comporteront désormais des taux révisables s'adaptant au contexte économique de réduction de l'inflation. Cette disposition — j'y insiste — contrairement à ce que j'ai entendu ici et ce que j'ai lu ailleurs, ne constitue pas un risque, mais représente bien un avantage réel, ainsi que l'a fort bien fait remarquer ce matin M. Matraja.

Le taux du prêt baissera, dans l'avenir, proportionnellement à la baisse de l'inflation et les recettes, qui sont principalement constituées par les loyers, progresseront au même rythme. D'ailleurs, monsieur François-Poncet, dans un journal du matin que vous connaissez fort bien et que vous reconnaissez, je lisais, le 30 novembre dernier, un intéressant article où je relevais à propos des Etats-Unis : « Comme leur nom l'indique, ces prêts, les P. A. J. — prêts à taux ajustable — sont des prêts à taux, non pas fixe, mais variable en fonction du marché financier. Ainsi s'explique le succès de ces prêts aux Etats-Unis, qui ont leurs homologues en France ; 60 p. 100 des acheteurs de logements ont recours à ces P. A. J. contre 13 p. 100 en 1982. »

Il s'agit des Etats-Unis et tout l'article tend à prouver que nous devrions, en France, les imiter. Eh bien ! Sur ce terrain-là, nous l'avons fait et je souhaiterais trouver parmi vous un enthousiasme plus grand pour cette disposition fort intéressante. Tout cela me semble tout à fait cohérent.

Il y avait eu, voilà peu de temps, unanimité pour se féliciter de cette novation concernant les P. A. P. Je ne vois pas pourquoi, aujourd'hui, il en irait différemment en ce qui concerne les P. L. A.

En outre, la progressivité des remboursements des prêts sera réduite de 4 p. 100 à 3,5 p. 100, cela afin d'améliorer les conditions d'équilibre des comptes d'exploitation des organismes. Là encore, la progression sera compatible avec celle des recettes de loyers.

Enfin, le taux actuariel du prêt sera ramené de 7,09 p. 100 à 6,59 p. 100, compte tenu notamment d'une réduction de trois mois de la durée des remises d'intérêts. Celle-ci, qui est ramenée de vingt-sept mois à vingt-quatre mois, sera plus conforme aux délais actuels de mises en chantier et de périodes de construction. Contrairement à ce que j'ai entendu, il existe donc bien une répercussion sur le taux des prêts H. L. M. de la baisse du coût des ressources et, donc, une amélioration des conditions de prêt aux organismes. Si nous prenions une présentation simplifiée — il le faut bien car l'affaire est compliquée — disons que le partage de cette baisse d'un point est à part égale pour les organismes et pour l'Etat. L'aide de l'Etat peut donc être réduite tout en permettant de financer un programme de 70 000 P. L. A. à la suite de la baisse d'un point de la rémunération des livrets A des caisses d'épargne et grâce à l'introduction d'une progressivité au taux de 1,5 p. 100 dans les prêts consentis par la caisse des dépôts à la caisse des prêts aux H. L. M. Cette dernière mesure, qui rapproche le profil financier de la ressource et celui des P. L. A., allège sensiblement le montant des bonifications à la charge du budget de l'Etat.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, l'explication de la réduction des autorisations de programme correspondant aux P. L. A. Il n'y a là rien de mystérieux ; nous n'avons rien caché. Je vous ai donné les explications et suis prêt à vous fournir tous les chiffres, si vous les souhaitez, dans leur détail. J'ai conscience que cela est quelque peu complexe à appréhender mais telle est la réalité. J'espère qu'à la suite de mes explications, les inquiétudes des uns et des autres, notamment celles de MM. François-Poncet et Colin, seront totalement apaisées.

En ce qui concerne les P. A. P. maintenant, une nouvelle baisse de 0,25 point est intervenue à partir du 1<sup>er</sup> octobre, soit une baisse totale des mensualités de 22 p. 100 en moyenne en dix-huit mois, selon les plus récentes études effectuées par le Crédit foncier et confirmées récemment par le président du syndicat des constructeurs de maisons individuelles.

Quant au montant des prêts, ce que l'on appelle la quotité, il reste sensiblement supérieur au niveau atteint en décembre dernier avec des augmentations de 12,5 p. 100 en secteur diffus et de 7,5 p. 100 en secteur d'habitat groupé.

Je vous rappelle également que le taux des prêts complémentaires aux P. A. P. a baissé de 2 points en six mois.

Cet ensemble de baisses des taux pour les P. A. P. et les prêts complémentaires a bien entraîné, je le répète, notamment pour M. Béranger qui m'interrogeait sur cette question tout à l'heure, une diminution des mensualités et non pas une augmentation, comme certains ont cru pouvoir l'affirmer.

Quelques mots maintenant sur le logement social : M. Bonifay a insisté sur les actions entreprises dans ce secteur. Il a bien montré comment l'action en faveur des plus déshérités est au cœur de nos préoccupations, non pas depuis quelques mois, mais depuis 1981. Je voudrais simplement revenir sur deux points dans ce domaine. Tout d'abord, comme M. Janetti l'a mentionné dans son rapport, j'insiste sur les moyens nouveaux mis à la disposition des communes à travers le comité interministériel pour les villes et le fonds social urbain. Cela a permis d'aider plus de 650 communes pour environ 470 millions de francs, correspondant à plus de 1,5 milliard de francs de travaux.

Laissez-moi vous donner quelques exemples : 20 opérations ont été destinées à mieux équilibrer les agglomérations et à agir en faveur des mal logés ; 90 quartiers prioritaires, prolongeant ainsi la démarche de la commission Pesce, ont été sélectionnés dans les contrats de plan permettant de mobiliser près de 200 millions de francs en plus des aides au logement ; 176 quartiers ou bourgs ruraux ont fait l'objet soit de travaux d'amélioration, soit de prises en charge d'équipes d'animation ; plus de 90 millions de francs ont été consacrés à la suppression des bidonvilles, de cités de transit, à la création d'aires pour les nomades et à la rénovation de quartiers insalubres permettant d'engager plus de 40 opérations, tant dans les départements d'outre-mer, où les besoins sont importants, qu'en métropole.

Enfin, de nombreuses opérations visant à développer l'innovation dans l'habitat et l'urbanisme sont en cours, notamment en liaison avec la mission « banlieue 89 » et le conseil national pour la prévention de la délinquance. Fort de ses premiers résultats très encourageants, le comité devrait donc connaître, en 1985, un développement important.

Le second point sur lequel je vais revenir brièvement concerne l'une des actions parmi les plus importantes que le Gouvernement a décidé de développer pour lutter contre les situations inacceptables en matière de logement. Je l'ai dit ce matin, mon ministère a encouragé la mise en place de dispositifs d'aide pour les familles connaissant des difficultés temporaires pour faire face à leurs dépenses de logement.

Les objectifs poursuivis sont d'abord de maintenir dans leurs logements des familles qui rencontrent des difficultés en attendant que leur situation s'améliore. C'est aussi d'inciter les organismes bailleurs à détecter rapidement les retards de loyers et à engager un effort important de prévention et de gestion sociale des logements. C'est aussi d'éviter que la charge des impayés n'ait un effet négatif sur la gestion des organismes qui se traduirait rapidement par une baisse de l'entretien ou une hausse des loyers.

Une commission territoriale de conciliation, réunissant les différents partenaires locaux décide de l'octroi et des modalités de l'aide à apporter à chaque ménage tandis qu'une convention précise les engagements des différents partenaires concernés par le dispositif. L'Etat attribue à l'organisme coordonnateur retenu, généralement le bureau d'aide sociale ou la caisse d'allocations familiales, une dotation initiale égale à 35 p. 100 du total des fonds affectés au dispositif, les partenaires locaux apportant le reste, ce qui permet d'aider les familles sous la forme d'avances remboursables sans intérêt.

Je tiens à souligner — et les premiers bilans le prouvent — que la plupart des cas sont réglés par ce dispositif. Le taux de remboursement des avances n'est jamais inférieur à 80 p. 100.

Les résultats confirment surtout que la priorité consiste à traiter en premier lieu l'aspect social du problème des impayés et particulièrement à titre préventif car lorsque le locataire se trouve aux prises avec la justice, il est trop tard — chacun le sait — pour intervenir. Je suis particulièrement heureux de savoir que de nombreuses collectivités locales préparent la mise en place de tels fonds. Je souligne, par exemple, qu'une convention vient d'être récemment signée avec la Ville de Paris et je rappelle que le récent congrès de l'association des maires de France a souligné le grand intérêt de ce dispositif.

MM. François-Poncet et Janetti ont aussi insisté à juste titre, sur l'importance de la décentralisation en matière d'urbanisme. Les communes et leurs groupements qui répondent aux conditions prévues par la loi du 7 janvier 1983 sont désormais responsables de leurs documents d'urbanisme et de la délivrance des autorisations d'occupation des sols.

Le transfert de compétence s'est bien entendu accompagné de celui des moyens correspondants. Les crédits nécessaires ont été inscrits dans la dotation générale de décentralisation et le personnel des directions départementales de l'équipement (D. D. E.) est mis gratuitement à la disposition des collectivités locales qui le souhaitent. Ces dernières disposent de ce fait d'un potentiel analogue à celui que l'Etat utilisait pour l'exercice des attributions qui ont été transférées.

C'est ainsi qu'en matière d'urbanisme, la commission sur l'évaluation des charges, composée exclusivement d'élus locaux et présidée par un magistrat, a approuvé les mécanismes proposés par l'Etat pour compenser les nouvelles charges des communes. Elle a cependant souhaité que les crédits affectés à la compensation des charges liées à l'élaboration des documents d'urbanisme soient portés de 47 millions à 53 140 000 francs, compte tenu de la répartition réelle des compétences entre l'Etat et les communes. Elle a également estimé que la dotation destinée à compenser le coût de l'assurance que souscrivent les communes pour se garantir contre le risque né de la délivrance des autorisations d'utilisation des sols devait prendre en compte les frais administratifs de contentieux que l'Etat supportait dans le cadre du fonctionnement de ces services.

La commission a demandé que la dotation passe en 1984 de 6 240 000 à 7 600 000 francs ; elle sera portée à 10 440 000 francs en année pleine. Le Gouvernement a été convaincu par le raisonnement qui justifiait cette demande et, soucieux de procéder à une juste compensation des charges, il a révisé ses évaluations initiales dans le sens souhaité par la commission.

Bien entendu, il est toujours possible d'estimer que les moyens sont insuffisants et qu'il faudrait beaucoup plus. Néanmoins, je tiens à rappeler que l'Etat transfère ce dont il dispose. Si certains considèrent que les dépenses supportées par l'Etat étaient jusqu'ici insuffisantes dans tel ou tel secteur, j'ai envie de les renvoyer à ce qu'ils faisaient quand ils étaient au Gouvernement. Que n'ont-ils plus tôt augmenté les dotations des secteurs considérés.

S'agissant, enfin, des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement — les C.A.U.E. — qu'ont évoqués MM. Janetti Bouquerel et François, en déplorant notamment la baisse des subventions de l'Etat, je tiens à affirmer que mon ministère continuera à soutenir les actions d'intérêt général qui seront mises en œuvre par ces organismes à l'échelon départemental ou régional. Je suis heureux de vous annoncer que, malgré l'augmentation importante du produit de la taxe départementale qui a été votée dans 73 départements et qui, vous le savez, doit devenir la source principale de financement, l'Assemblée nationale a, lors de l'examen en seconde délibération de la loi de finances, voté un amendement majorant de 2 millions de francs les crédits versés aux C.A.U.E. Ainsi, semble-t-il, le Gouvernement a tenu compte des préoccupations exprimées par de nombreux parlementaires ici même ou à l'Assemblée nationale. L'activité des C.A.U.E. pourra donc s'exercer dans de bonnes conditions, d'autant qu'à ces 2 millions de francs s'ajouteront encore 1 500 000 francs qui serviront à développer les actions en faveur de la promotion de l'architecture : je pense notamment à l'Institut français d'architecture, qui devrait recevoir un million de francs sur cette dotation.

Pour terminer, je voudrais revenir sur un thème qui a été évoqué à plusieurs reprises et qui concerne ce que certains suggèrent d'appeler un « désengagement » de l'Etat en matière de logement.

Monsieur François-Poncet, vous avez déclaré qu'il serait possible, sans inconvénient pour la préservation de l'équilibre économique, de conduire en 1985 une politique plus ambitieuse dans le secteur du logement. Vous avez raison de souligner que le bâtiment est certainement l'un des domaines où, contrairement aux autres secteurs des biens d'équipement de consommation, une relance n'aurait que des effets très limités en matière d'importations supplémentaires.

Je souhaiterais néanmoins que vous ne négligiez pas le fait que, s'agissant d'une relance dans le secteur aidé par l'Etat, des répercussions se feraient sentir en matière monétaire et budgétaire.

Pour réaliser les programmes de P. A. P. et de P. L. A. prévus en 1985, je vous rappelle qu'il sera nécessaire de disposer d'un volume d'environ 70 milliards de francs à prélever sur un total qui, vous le savez, n'est pas indéfiniment extensible.

Permettez-moi, en outre, de vous faire remarquer, à vous monsieur François-Poncet, ainsi qu'à vos amis politiques, que l'on ne peut réclamer une diminution du rôle de l'Etat et dans le même temps, pour certains secteurs, exiger de lui, et exclusivement de lui, des efforts. Mais je voudrais surtout insister sur le fait, oublié semble-t-il dans les interventions que j'ai entendues ce matin, que l'effort de l'Etat est aujourd'hui plus important qu'il ne l'a jamais été en matière de logement. Ce sont plus de 85 milliards de francs d'aides directes ou indirectes qui sont destinés au secteur du logement.

Certains se sont demandé si l'effort en faveur du secteur locatif était suffisant. Il avait été prévu, en 1981, 60 000 P. L. A. mais la sous-estimation du prêt budgétaire moyen avait été telle qu'il n'a été en réalité possible d'en financer que 50 000 ; le collectif budgétaire de 1981 a dû prévoir 10 000 logements supplémentaires ; en 1982 75 000 P. L. A. ont été financés selon un prêt moyen revalorisé de plus de 40 p. 100 ; en 1984, 70 000 P. L. A. sont financés sur le budget et un programme supplémentaire de 10 000 logements est entièrement pris en charge par la caisse des dépôts et consignations.

Mais nous voulons aller encore plus loin et soutenir l'ensemble du secteur locatif et pas seulement le secteur aidé. Il est, bien entendu, très important que l'Etat aide le secteur des logements locatifs mais, vous le savez, cette aide est coûteuse, puisqu'elle se monte à 140 000 francs par logement. Elle est certes indispensable ; il s'agit d'un devoir de solidarité nationale mais il faut permettre aussi au secteur privé du logement locatif de se relever puisqu'il s'est quasiment éteint depuis quelques années. Cette quasi-disparition du logement locatif privé reporte sur les P. L. A. l'intégralité de la demande en logements locatifs, situation qui pénalise les familles aux revenus les plus modestes car elle aboutit, en définitive, à un allongement des listes d'attente des organismes H. L. M.

Voilà pourquoi j'ai proposé une mesure fiscale d'incitation à l'épargne privée — j'en parlais en répondant tout à l'heure à M. Bouquerel — qui devrait permettre d'ajouter aux 5 000 logements actuellement réalisés chaque année quelque 10 000 logements supplémentaires.

En ce qui concerne l'accession à la propriété, les observateurs et les professionnels reconnaissent qu'il n'y a pas non plus de goulet d'étranglement du côté des financements des 150 000 P. A. P. et des 160 000 prêts conventionnés qui permettent de solvabiliser les acquéreurs. Le développement de la formule de la location-accession, comme vous l'avez fait remarquer, monsieur François-Poncet, permettra également à ceux qui ne peuvent réunir à l'origine un apport personnel minimum de s'engager sans risques excessifs dans l'achat d'un logement.

En matière d'amélioration de l'habitat, depuis 1981, nous avons plus que doublé le montant des aides accordées et, grâce au fonds spécial de grands travaux, ce seront près de 4 milliards de francs au total qui seront attribués à ce secteur en 1985.

Puisque M. François-Poncet s'est interrogé sur ce fonds spécial de grands travaux, je lui indiquerai que sur les 4 500 millions de francs de la première phase de la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux, ce sont près de 4 milliards de francs qui seront consacrés au soutien du bâtiment et des travaux publics, soit en ce qui concerne directement mon département, 1 920 millions de francs pour les routes et les autoroutes, 1 milliard de francs pour le logement, 500 millions de francs pour le transport collectif et 230 millions de francs pour les infrastructures portuaires. Le solde des crédits disponibles, c'est-à-dire 1 500 millions de francs, sera débloqué au vu du rythme d'engagement des travaux.

J'ai également présenté — vous avez dû le lire dans la presse — lors du dernier conseil des ministres une communication sur l'amélioration de l'habitat qui propose des mesures destinées à encourager les travaux réalisés dans les 20 millions de logements existants à la fois pour soutenir l'activité du bâtiment et, bien entendu, pour améliorer les conditions de vie des Français. On parle toujours des logements neufs, mais, sur un parc de plus de 20 millions de logements, 300 000 ou 400 000 logements par an, cela ne correspond qu'à 1,5 p. 100 ou 2 p. 100 du patrimoine. Il faudrait peut-être se préoccuper des 98 p. 100 restants ; c'est ce que nous faisons.

Je rappelle que l'amélioration de l'habitat constitue un secteur d'activité important pour les entreprises puisqu'il représente 75 milliards de francs de travaux par an. Sa part dans l'activité des entreprises du bâtiment n'a cessé de croître depuis 1970.

Elle atteint aujourd'hui le tiers. Son volume a d'ailleurs progressé en moyenne de 2 p. 100 par an au cours des dernières années.

De plus, cette activité présente les intéressantes caractéristiques de s'appuyer essentiellement sur des P. M. E. et des artisans et de nécessiter un niveau de qualification relativement élevé.

Tout d'abord l'efficacité des aides sera renforcée grâce à des financements et à des procédures mieux adaptés. C'est ainsi qu'il sera proposé très prochainement au conseil d'administration de l'A. N. A. H. que, dans le secteur privé, les aides soient plus importantes; une revalorisation des forfaits de subvention de 10 p. 100 à 20 p. 100, selon les cas sera demandée, permettant de renforcer leur caractère incitatif en les adaptant à l'évolution des coûts.

Des subventions en pourcentage seront expérimentées dans dix départements où existent de très gros problèmes d'amélioration de l'habitat; ce système sera plus adapté aux variations du coût réel des travaux que les actuelles subventions forfaitaires.

Pour les propriétaires non imposables à l'impôt sur le revenu pour ceux dont les logements sont occupés par un handicapé, ou encore pour les locataires effectuant des travaux avec l'accord de leur propriétaire, les aides auront un caractère plus social et atteindront le taux très élevé de 70 p. 100.

Enfin ces aides seront plus faciles à utiliser dans la mesure où plusieurs établissements financiers sont prêts à proposer aux bénéficiaires des prêts couvrant l'ensemble des travaux, ce qui n'était pas le cas jusqu'ici, et tout spécialement adaptés aux opérations. De plus la loi de finances pour 1985 prévoit d'offrir au propriétaire occupant qui n'emprunte pas une réduction d'impôt au titre des travaux de grosses réparations. La prime à l'amélioration de l'habitat sera réservée, pour sa part, aux propriétaires les plus modestes, ceux dont leurs revenus ne leur permettent pas de bénéficier pleinement du nouvel avantage fiscal.

Enfin, en matière de prêts conventionnés, alors que coexistaient jusqu'ici deux régimes de prêts, l'un pour les économies d'énergie et l'autre pour l'amélioration, il y aura désormais un produit unique pour les travaux en habitat existant; par ailleurs, les contraintes d'utilisation de ces prêts seront supprimées. Il s'agira ainsi d'un produit simple, banalisé et à taux préférentiel — celui du prêt conventionné — qui pourra être obtenu auprès de toutes les banques; compte tenu de ses modifications, je crois qu'il connaîtra un développement important en 1985.

Dans le secteur social, un nouveau financement pour les petits travaux d'amélioration sera mis en place. Jusqu'à maintenant, vous le savez, le financement des travaux lourds de réhabilitation et d'économies d'énergie était assuré par les crédits P. A. L. U. L. O. S. et par le fonds spécial de grands travaux. Dorénavant, grâce à 200 millions de francs en provenance du fonds spécial de grands travaux, il sera possible de financer facilement des travaux de moindre importance, n'excédant pas 15 000 francs par logement et conduisant à des économies d'énergie et de charges. En 1985, 100 000 locataires pourront bénéficier de cette nouvelle aide, tandis que les organismes pourront équilibrer les opérations sans obligation de conventionnement, procédure considérée comme lourde au regard de l'importance des travaux en cours. Par ailleurs, ces subventions seront complétées par des prêts privilégiés de la Caisse des dépôts et consignations à 9,5 p. 100.

J'insiste sur cette mesure, car elle est, à mon avis, au centre du dispositif annoncé; en effet, elle répond à tous les objectifs d'une politique de l'habitat existant, c'est-à-dire activités pour les entreprises, meilleur usage économique du logement et gain sur les charges en faveur des locataires, qui sont souvent parmi les plus modestes.

La sécurité, j'en ai parlé ce matin. Les actions en faveur de la sécurité dans les logements sociaux seront encore développées et nous prolongerons les mesures qui ont déjà été décidées pour le financement de portes blindées. L'aide de l'Etat pourra désormais être accordée pour d'autres formes de travaux de sécurité tels l'aménagement des halls d'entrée, l'amélioration des accès aux caves et aux sous-sols ou de l'éclairage de sécurité.

Enfin, je souhaite, et je le leur ai dit, que tous les partenaires se mobilisent pour la réduction des charges. Celles-ci reviennent en effet très cher aux ménages puisqu'elles s'élèvent à l'heure actuelle à environ 200 milliards de francs, c'est-à-dire à près de 8 p. 100 de la consommation des ménages. Une économie de 10 p. 100 représente 20 milliards de francs, soit une augmentation relative de 1 p. 100 du pouvoir d'achat des ménages.

D'importants progrès ont déjà été réalisés par rapport à l'évolution tendancielle sur les consommations d'énergie grâce à des actions de caractère réglementaire, technique ou finan-

cier. Une nouvelle étape doit maintenant être franchie par une mobilisation de tous les intervenants et par la mise en place de moyens nouveaux. C'est ainsi qu'un guide sur la maîtrise des charges sera publié au début de l'année 1985 et qu'un réseau d'information sur la maîtrise des charges sera mis en place dans les D. D. E. et dans les agences départementales d'information sur l'habitat. Des actions seront également développées avec les organismes d'H. L. M., les associations de locataires et les syndicats. Ceux-ci pourront désormais négocier des augmentations d'honoraires pour des contrats de diminution de charges signés avec les copropriétaires; je réponds ainsi à une question posée ce matin par M. Béranger.

Comme vous pouvez le constater, toutes ces dispositions viennent compléter les mesures de soutien qui ont été adoptées au printemps de l'année 1984.

Comme vous pouvez le constater, nous nous préoccupons véritablement de la relance, du soutien du secteur du bâtiment et des travaux publics, qu'il s'agisse des logements neufs ou anciens, des entreprises ou des artisans. Pour ces derniers, plusieurs d'entre vous ont d'ailleurs réclamé des mesures d'aide lors de la discussion du budget du commerce et de l'artisanat.

Certains, qui réclament maintenant encore plus d'aides, toujours plus d'aides, devraient, me semble-t-il, méditer les propos tenus par M. Raymond Barre à l'émission *L'Heure de vérité*, le 11 novembre 1984, lorsqu'il déclarait: « La seule chose peut-être où j'ai été faible, parce que j'ai cédé à des demandes qui m'ont été adressées de toutes parts — peut-être était-ce vous d'ailleurs, monsieur François-Poncet, puisque vous étiez à l'époque membre du Gouvernement — c'est lorsqu'en septembre 1979, j'ai laissé faire un programme d'aide au logement qui s'est traduit, en quelques mois, par une flambée... mais j'y ai mis bon ordre dès le début de 1980 ».

**M. Adolphe Chauvin.** Ce n'était pas si mal !

**M. Paul Quilès,** ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Relisez les propos de M. Barre.

**M. Maurice Janetti,** rapporteur pour avis. Il a été obligé de corriger !

**M. Paul Quilès,** ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Relisez cette analyse historique qui me semble d'ailleurs quelque peu incertaine. Toutefois, émanant d'une personne que certains qualifiaient à l'époque de « meilleur économiste de France », elle mérite considération.

Pourquoi ne fallait-il pas relancer en 1980 ? Pourquoi faut-il le faire aujourd'hui ? La « coupable faiblesse » de M. Barre — je ne fais que citer ses propos, je ne porte pas de jugement — devrait-elle aujourd'hui me servir d'exemple ?

Permettez-moi, mesdames, messieurs les sénateurs, en me fondant sur cette illustration très significative, de vous suggérer de mettre quelque ordre dans vos rangs avant de critiquer ou de proposer. Votre droit à la critique est bien entendu total et vous avez raison de l'exercer; quant à vos propositions, elles seront les bienvenues si elles sont sérieuses et raisonnables. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Maurice Janetti,** rapporteur pour avis. Très bien !

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

Nous allons examiner les crédits concernant l'urbanisme et le logement.

#### Article 36.

##### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 1 016 830 691 F. »

Le vote sur les crédits du titre III est réservé.

« Titre IV, plus 3 389 677 526 F. »

Le vote sur les crédits du titre IV est réservé.

#### Article 37.

##### ETAT C

**M. le président.** « Titre V. — Autorisations de programme, 7 526 616 000 F. »

« Crédits de paiement, 3 138 838 000 F. »

Le vote sur les crédits du titre V est réservé.

« Titre VI. — Autorisations de programme, 21 572 511 000 F. »

« Crédits de paiement, 1 850 577 000 F. »

Le vote sur les crédits du titre VI est réservé.

« Titre VII. — Autorisations de programme, 5 930 000 F. »

« Crédits de paiement, 4 355 000 F. »

Le vote sur les crédits du titre VII est réservé.

(**M. Pierre Carous** remplace **M. Alain Poher** au fauteuil de la présidence.)

**PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS,  
vice-président.**

**Transports.**

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'urbanisme, du logement et des transports : Transports.

La parole est à M. le ministre.

**M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, pour l'examen de la seconde section, consacrée aux transports, du projet de budget de l'urbanisme, du logement et des transports, je voudrais simplement mentionner quelques grandes orientations et insister particulièrement sur les routes et la sécurité routière. Je céderai ensuite la parole à M. Jean Auroux.

Les dotations globales — dépenses ordinaires plus crédits de paiement — augmenteront de 4,3 p. 100 et atteindront 53 025 millions de francs contre 50 809 millions de francs en 1984. Concernant les autorisations de programme, leur baisse, qui est de 12,4 p. 100, sera largement compensée par l'action du fonds spécial de grands travaux. Les priorités dont j'ai parlé ce matin lors de l'examen de la partie du projet de budget consacrée à l'urbanisme et au logement figurent également dans le secteur des transports et je voudrais les reprendre très rapidement.

Je traiterai tout d'abord de la modernisation et de la préparation de l'avenir. Cela passe par le développement de la recherche en matière de transports.

Le programme de recherche et de développement technologique « transports terrestres » bénéficiera de crédits en forte hausse, ce qui permettra d'accélérer les recherches en matière de véhicules économes en énergie ou encore l'organisation des systèmes de transports.

Par ailleurs, la fusion de l'institut de recherche des transports et de l'organisme national de sécurité routière au sein d'un futur établissement public à caractère scientifique et technique facilitera les échanges entre les différents domaines du secteur transports. D'importants programmes concernent, enfin, la sécurité dans le domaine de l'aviation civile et la prévision immédiate en matière de météorologie.

Le soutien de l'Etat au secteur de la construction aéronautique civile pour développer les techniques de pointe en matière d'avions et de moteurs sera maintenu de telle façon que ces matériels puissent continuer à remporter des succès sur le marché mondial.

En matière de navigation aérienne, et M. Jean Auroux y reviendra longuement tout à l'heure, la modernisation se traduira par la création d'un budget annexe.

La préparation de l'avenir passe également par la modernisation des entreprises. A cet égard, la meilleure gestion des entreprises publiques entraîne, après des années de forte progression, un maintien de l'effort budgétaire en leur faveur.

Un contrat de plan est actuellement en préparation avec la S.N.C.F. En 1985, l'Etat continuera à accorder à cette société un concours exceptionnel de 3 200 millions de francs pour alléger ses charges financières. De plus, près de un milliard de francs, en provenance du budget et du F.S.G.T. — fonds spécial de grands travaux — permettront de financer un important programme d'infrastructure.

L'Etat vient de signer avec Air France un contrat de plan qui donne à l'entreprise les moyens d'assurer son développement.

Enfin, l'effort de modernisation, de gestion rationnelle des réseaux, de politique commerciale et, surtout, le développement de la communication en direction des usagers et du personnel permettra à la R.A.T.P. de poursuivre, en 1985, les progrès déjà enregistrés.

Je traiterai maintenant de l'amélioration de vie quotidienne des usagers et du service qui leur est rendu. Cela passe, bien naturellement, par le développement des transports urbains et non urbains. Je pense ainsi, notamment, au financement des infrastructures en région parisienne, aux métros de Lille, de Lyon et de Marseille, au tramway de Grenoble, aux études concernant les transports urbains à Strasbourg et à Toulouse, aux nouveaux modes de transport comme Aramis et Poma 2000. Mais je suis sûr que M. Jean Auroux vous en parlera tout à l'heure plus longuement.

Quant à moi, je voudrais insister plus particulièrement sur la sécurité routière. Il s'agit d'un domaine important auquel l'Etat consacrera, en 1985, plus de 1 200 millions de francs. Les priorités dans ce domaine seront au nombre de cinq.

La première priorité est le développement du programme « objectif moins 10 p. 100 ».

Comme vous le savez peut-être, l'objectif consiste à parvenir à diminuer le nombre des accidents en agissant en étroite collaboration avec les collectivités locales. Soixante-deux départements et soixante-dix-sept communes se sont déjà engagés dans cette voie, ce qui traduit la volonté et la capacité des collectivités locales à conduire des politiques locales de sécurité routière fondées sur un dialogue entre les élus et la population.

Il est bien entendu souhaitable d'amplifier ce mouvement. L'effort financier de l'Etat est donc en progression importante : si 16 millions de francs y étaient consacrés en 1983, 35 millions de francs y ont été consacrés en 1984 et 101 millions de francs y seront consacrés en 1985. Ce triplement, pour 1985, de la dotation de l'année 1984 montre le changement d'échelle qui existe entre le montant des dotations initiales d'incitation et celui des dotations de réalisation d'objectifs.

Il convient également de faciliter les échanges d'expérience entre les collectivités locales afin que toutes disposent d'éléments et d'informations sur les diverses actions envisageables parmi lesquelles elles choisiront celles qui leur paraîtront les mieux adaptées à leur situation.

Un colloque aura donc lieu au mois de février prochain afin de permettre aux collectivités locales de se rencontrer et, j'espère, de tirer des enseignements susceptibles d'entraîner de nouvelles actions.

La deuxième priorité concerne les programmes dits « R. E. A. G. I. R. » — réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier. Je vous rappelle que ces programmes visent à rendre obligatoire, pour tous les accidents de la circulation, mortels ou très graves, une enquête technique approfondie qui est effectuée, à l'échelon départemental, sous l'autorité directe du commissaire de la République, par une équipe pluridisciplinaire d'inspecteurs départementaux de la sécurité routière. Cette équipe regroupe des représentants de l'ensemble des services concernés : policiers, gendarmes, membres des services techniques municipaux, médecins des services d'urgences, représentants des élus locaux et membres des associations locales de prévention comme des transporteurs, des motards, des piétons, des parents d'élèves, etc., bref, tous ceux qui, de près ou de loin, peuvent être concernés par la sécurité routière.

Plus de 4 000 enquêtes ont ainsi déjà été entreprises. Elles permettent d'acquérir une meilleure connaissance des causes réelles des accidents, de mobiliser, à l'échelon de leur vie quotidienne, les citoyens, les élus et les services locaux au problème de la sécurité routière. Elles permettent également de préparer des programmes locaux de prévention adaptés à la réalité des accidents observés et, enfin, de constituer progressivement une banque nationale de données qui pourra orienter à terme les grandes actions de sécurité routière.

De nombreuses actions locales ont été décidées et réalisées à la suite de ces enquêtes. L'action sera bien entendu activement poursuivie en 1985.

Troisième priorité en matière de sécurité routière : l'effort sera soutenu dans les domaines de l'équipement et de l'exploitation de la route.

A ce titre, 71 millions de francs seront affectés au traitement des « points noirs », traitement dont la nécessité est mise en évidence, notamment par les enquêtes R. E. A. G. I. R.

L'équipement complet en dispositifs de sécurité de 700 kilomètres de routes nationales sera entrepris, qu'il s'agisse de la mise en place de glissières de sécurité, de marquage au sol, d'installation de bornes d'appel d'urgence.

Par ailleurs, deux actions importantes à caractère expérimental seront poursuivies en liaison avec le comité interministériel pour les villes et le comité interministériel pour la qualité de la vie.

En premier lieu, un programme d'une dizaine d'opérations exemplaires sera consacré aux entrées des villes et aux traversées des petites agglomérations. Il semble, en effet, que ces lieux concentrent un nombre d'accidents proportionnellement plus important et souvent plus graves que le reste des aires urbaines : les voies sont largement dimensionnées, ce qui autorise, en général, des vitesses très supérieures à 60 kilomètres-heure et la transition entre zone rurale et zone urbaine est souvent insensible et peu marquée.

L'autre action à caractère expérimental concernera les plantations d'alignement qui sont responsables de près de 10 p. 100 des accidents en rase campagne.

Les enseignements tirés de ces expérimentations devraient permettre de mettre au point de nouvelles politiques en matière de sécurité routière.

Enfin, l'informatisation des recueils de données routières en vue de l'information des usagers et le renforcement des programmes de régulation du trafic seront activement poursuivis.

La quatrième priorité concerne la poursuite des réflexions et des décisions en matière réglementaire et, tout d'abord, la lutte contre l'alcoolémie au volant.

L'alcool, vous le savez peut-être, est globalement responsable de près de 40 p. 100 des accidents mortels de la circulation.

Le permis de conduire sera réformé à partir de l'expérience engagée dans les départements des Yvelines et de l'Essonne afin de donner aux jeunes conducteurs une meilleure formation à la conduite.

La cinquième priorité est le renforcement de la sensibilisation du corps social sur le thème de la sécurité routière par une information en temps réel des usagers sur les conditions de circulation et par la sensibilisation des automobilistes sur les causes et les conséquences des accidents.

Je conclurai, comme je l'ai fait ce matin lors de la présentation du budget de l'urbanisme et du logement, par ce qui représentera le troisième axe de la politique de mon ministère en ce qui concerne les transports, je veux parler du soutien de l'activité économique.

Un important programme d'entretien et de modernisation du réseau routier national, financé à partir du budget et du fonds spécial de grands travaux, sera engagé en 1985.

Les dotations consacrées à l'entretien, soit plus de 2 milliards de francs, augmenteront de plus de 5 p. 100, permettant de traiter 576 kilomètres de chaussées.

Pour la première fois, les itinéraires renforcés feront l'objet d'un véritable bilan de sécurité afin de déceler les points dangereux et les aménagements nécessaires, tels que les rectifications de virages et les aménagements de carrefours, qui seront exécutés en même temps que les travaux de rénovation des chaussées.

De plus, 1 865 millions de francs seront réservés aux programmes routiers des contrats de plan « Etat-région », ce qui permettra de financer la totalité des engagements pris par l'Etat. Une enveloppe de 985 millions de francs sera également affectée à la poursuite des programmes d'aménagement du territoire comme le plan routier breton, le plan Massif central ou la mise à deux fois deux voies de la R. N. 20 entre Vierzon et Limoges.

**M. Robert Laucournet.** Très bien !

**M. Paul Quilès,** ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Enfin, le programme autoroutier prévu permettra de lancer les travaux d'au moins 100 kilomètres de liaisons nouvelles, c'est-à-dire beaucoup plus qu'en 1984.

C'est ainsi qu'une nouvelle étape de l'amélioration des liaisons avec la Bretagne et les Pays de la Loire commencera avec le lancement de la première section de l'autoroute A 11 Angers — Le Mans, la section Angers — Durtal de 30 kilomètres. Le désenclavement du Massif central sera poursuivi avec le lancement d'une section de l'autoroute A 71 Gannat — Montluçon ; il s'agit de la section Gannat—Montmarault de 32 kilomètres. La liaison transversale A 26 Calais — Reims sera complétée par la section Saint-Quentin — Laon de 35 kilomètres.

Tels sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les points principaux de ce projet de budget. J'ai volontairement insisté sur la sécurité routière, sujet qui n'est peut-être pas l'objet d'une attention suffisante de la part de l'opinion publique et, parfois même, du Parlement, alors qu'il s'agit là, me semble-t-il, d'une priorité nationale.

Je vous ai présenté le budget des routes et je laisse maintenant la parole à mon ami Jean Auroux pour qu'il vous expose la suite du budget des transports. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Jean Auroux,** secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (*transports*). Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens tout d'abord à remercier les différents rapporteurs pour la qualité de leurs travaux, en indiquant, pour répondre préalablement aux observations de certains, qu'le volume des questions posées n'a pas toujours simplifié notre tâche pour leur donner satisfaction dans les délais souhaités.

Avant d'engager plus avant mon propos, il ne m'apparaît pas inutile de revenir ici, pour mémoire, sur le champ des compétences de mon département.

Le secrétaire d'Etat aux transports a en charge tout ce qui concerne les transports, à l'exclusion, comme on vient de vous le dire, des routes et de la sécurité routière.

Le projet de budget des transports n'en est peut-être pas, au moins à première vue, la traduction la plus proche mais la nomenclature budgétaire est restée inchangée et il sera donc possible de s'y référer pour cette présentation.

C'est ainsi que, dans la rubrique « transports intérieurs », je ne vous parlerai que des transports non urbains, des transports collectifs urbains, des transports de marchandises et des voies

navigables. Les projets du Gouvernement en ce qui concerne les routes, la circulation et la sécurité routière viennent de vous être développés par Paul Quilès.

Dans le domaine des transports ainsi précisé — au demeurant, il n'est pas totalement nouveau — le projet de budget pour 1985 s'inscrit dans la politique définie par le Gouvernement et dans la cohérence de l'action de l'ensemble du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports.

Je résumerai la politique des transports que nous entendons suivre en disant qu'elle est fondée sur des objectifs clairs, une méthode démocratique et des moyens satisfaisants.

Les objectifs sont les suivants : améliorer la vie des Français dans les transports et par les transports ; jouer pleinement et loyalement le jeu de la décentralisation ; préparer l'avenir par la modernisation en contribuant le plus efficacement possible à la compétitivité de notre économie.

Quant à la méthode, elle consiste à développer la pratique contractuelle entre tous les partenaires concernés : l'Etat et les régions pour la S. N. C. F., par exemple ; l'Etat et les départements pour les transports interurbains ; l'Etat et les collectivités locales ou leurs groupements pour les transports urbains ; l'Etat et les entreprises nationales dans le cadre des contrats de plan ou de convention ; ou enfin les entreprises et les collectivités territoriales, je pense à la S. N. C. F. aussi bien qu'à Air Inter.

Bref, le mouvement de décentralisation et la nouvelle répartition des compétences, sujet auquel la Haute Assemblée a toujours été très attachée, libèrent des énergies longtemps maintenues. La conclusion des contrats entre les différents partenaires est un moyen de libérer des initiatives qui concourent à améliorer les services existants, à en créer de nouveaux, à transformer ceux qui existent, à élaborer de nouvelles liaisons locales, départementales, régionales et même interrégionales.

Je citerai à cette occasion la liaison Lille—Lyon par le T. G. V., qui en est une illustration quasiment historique puisque désormais on traverse la France du Nord au Sud sans s'arrêter à Paris.

Enfin, il faut que tout citoyen, tout habitant, ait la possibilité concrète d'exercer son droit au transport. Dans ce domaine, l'Etat sera attentif à la place des handicapés, des personnes âgées, notamment en matière d'accessibilité. Priorité est donc reconnue et confirmée aux transports collectifs, priorité qui se conjugue parfaitement aussi avec notre politique d'économies d'énergie et de sécurité des personnes.

Il s'agit, en outre, de préparer l'avenir par la modernisation : modernisation technologique, modernisation économique, modernisation sociale.

En matière de modernisation technologique, nous avons enregistré des réussites dans presque tous les domaines. Vous les connaissez, elles sont nombreuses. Elles justifient nos projets, nos programmes et nos efforts. Elles nous ouvrent la porte de l'exportation.

Dans le domaine de l'aéronautique civile, le succès rencontré par les Airbus — je pourrais ajouter : y compris en Extrême-Orient récemment — justifie notre décision de lancer l'A 320, de soutenir l'ATR 42 — qui compte aujourd'hui plus de soixante-dix commandes — et le Falcon 900 qui dispose d'un carnet approchant bientôt la vingtaine, de permettre à l'Aérospatiale et à la S. N. E. C. M. A., entre autres, de continuer leur programme de recherche, et plus précisément dans le sens de la modernisation.

Que dire du succès du T. G. V. Sud-est ? Son exploitation bénéficiaire permet de lancer, dès le début de l'année prochaine, les travaux pour le T. G. V. Atlantique, ce grand projet ferroviaire des cinq années à venir, et de jeter les bases internationales d'un T. G. V. nord-européen qui déborderait nos frontières, objectif au demeurant déjà réalisé avec nos amis suisses.

Les techniques de pointe — Paul Quilès les a évoquées tout à l'heure seront mises au service de la météo qui est l'une des plus compétitives au monde ; elles seront mises au service de nouveaux moyens de transport : Poma 2000, Aramis, Val.

Quant aux transports non urbains de voyageurs, nous préparons l'avenir avec le nouvel autocar de grand tourisme F. R. 1 de R. V. I. Nous avons signé, il y a quelques jours, un contrat pour sa recherche et son développement étalé sur trois ans.

Cela veut dire aussi conduire la modernisation économique. Le Gouvernement a l'intention de susciter et de stimuler, en un mot d'encourager, une gestion dynamique, rigoureuse et responsable, en particulier pour les entreprises publiques, dont la recherche de l'équilibre financier doit être une priorité constante.

Le projet de budget qui vous est présenté porte la marque de cette volonté, c'est vrai pour la S. N. C. F. comme pour les compagnies aériennes.



Cela veut dire enfin — et vous pensez bien que nous y sommes attentifs — susciter la modernisation sociale, avec la responsabilisation, la dynamisation et la concertation de tous les acteurs sociaux dans les entreprises.

En ce qui concerne le secteur des transports, nous y veillerons particulièrement ; les contrats de plan entre l'Etat et certaines entreprises publiques en sont l'occasion la plus appropriée.

Telles sont donc les grandes lignes de la politique que nous entendons mener en 1985 pour moderniser nos transports, pour améliorer la vie quotidienne et pour leur faire jouer un rôle décisif dans la compétition internationale. Cette politique s'inscrit, je tiens à le souligner, en parfaite cohérence avec les objectifs du 9<sup>e</sup> Plan et plus précisément dans le cadre des cinq programmes qui concernent les transports.

Des moyens sont nécessaires et ils vous sont présentés dans le projet de budget qui a été analysé en détail par l'ensemble des rapporteurs de vos commissions, ce qui m'évitera de revenir d'une manière trop longue sur des chiffres qui vous sont parfaitement connus.

Néanmoins, je dirai quelques mots sur ces chiffres : si nous additionnons les dépenses ordinaires et les crédits de paiement, c'est-à-dire l'argent effectivement engagé, c'est un accroissement de 6,9 p. 100 par rapport à 1984 qui vous est proposé ; cet effort significatif ne saurait donc justifier, ici ou là, la sévérité de certains jugements ou *a fortiori* un refus d'approbation.

Je dois noter par ailleurs, avec grand intérêt, la position souvent favorable et presque toujours nuancée des observations et des avis des commissions.

Dans une conjoncture de rigueur et d'exigence, le projet de budget qui vous est présenté est satisfaisant et responsable ; c'est aussi un budget d'action et de mouvement. Au surplus, maintenant que le cadre de la décentralisation est en place, ce budget des transports doit s'apprécier au regard de l'ensemble des budgets engagés par les diverses collectivités territoriales et par rapport à leurs compétences en matière de transport et selon leur choix politique.

Leur action s'ajoutera à celle de l'Etat et à celle des entreprises publiques et privées. C'est en prenant en compte l'ensemble de ces composantes — nationale, régionale et locale — que l'on pourra mesurer correctement l'effort de la collectivité nationale en faveur des transports.

A cet égard, sur le plan juridique, je signale que les décrets d'application de la loi d'orientation des transports intérieurs viennent progressivement, mais sans retard, compléter l'organisation du secteur et favoriser l'amélioration des relations entre ses diverses composantes, dans le cadre d'un pluralisme reconnu.

C'est ainsi que les arrêtés de composition et de désignation de la section permanente et des différentes commissions du conseil national des transports ont été signés.

C'est ainsi également que, dans les départements et dans les régions, les comités départementaux et les comités régionaux des transports s'installent progressivement mais régulièrement, ce qui devrait permettre l'achèvement de la mise en place du dispositif pour la fin de cette année.

Revenons à une approche plus détaillée.

Dans la section commune, qui recouvre pour l'essentiel le financement des frais généraux des transports, je noterai les actions importantes qui ont trait à la recherche.

C'est d'abord la fusion de l'institut de recherche des transports — I.R.T. — et de l'organisme national de la sécurité routière — Onser — dans le cadre d'un établissement public à caractère scientifique et technique — E. P. S. T. — pour lequel 135 postes budgétaires sont prévus — c'est, dans la situation budgétaire actuelle, un chiffre assez exceptionnel pour que je vous demande de le noter.

Je pense que cette action répond aux préoccupations que vous aviez exprimées. Le secteur des transports aura ainsi à sa disposition un organisme de recherche cohérent et reconnu par ses pairs au niveau national comme au niveau international. Je précise, à cet égard, que les dispositions nécessaires seront prises pour assurer l'intégration des personnels concernés dans les meilleurs délais et dans les meilleures conditions.

C'est, ensuite, la poursuite de l'effort de sécurité et de réglementation en matière d'aviation civile. Les recherches qui permettent de formuler la réglementation nécessaire renforcent la crédibilité du « système français pour la sécurité aéronautique » vis-à-vis des usagers nationaux et des clients étrangers. L'amélioration de ce système s'intègre parfaitement au nouveau dispositif plus souple, plus efficace et plus adapté du budget annexe de la navigation aérienne, qui entrera en vigueur l'année prochaine.

Cela me conduit à traiter de l'aviation civile.

Pour celle-ci, 1984 a été — si vous me permettez cette expression, qui a déjà été employée — un « grand cru » technologique et commercial pour l'aéronautique française. L'année 1985 doit

être celle de l'industrie, du commerce et de l'exportation, donc de l'emploi conforté, notamment au niveau de la sous-traitance et des équipementiers.

En amont, l'effort de recherche et de développement sera conforté, par exemple, avec les crédits significatifs pour les parties hautes pressions des gros moteurs civils. La S.N.E.C.M.A. sera financée sur fonds publics à hauteur de 50 millions de francs en 1985 pour lancer ce nouveau programme de recherche.

Les dispositions nécessaires seront prises pour permettre à cette entreprise de répondre dans les meilleures conditions à l'accroissement des commandes qui se manifeste cette année et qui se poursuivra à un rythme accru en 1985. D'une manière générale, les chiffres que vous avez eus en main montrent que le soutien des pouvoirs publics à la construction aéronautique civile sera maintenu à un haut niveau.

L'année 1985 sera également celle de la mise en place du budget annexe de la navigation aérienne. Une accélération de la modernisation de nos équipements permettra d'améliorer nos prestations, largement payées en devises, il convient de le rappeler. C'est donc un état d'esprit nouveau qui devra animer ce secteur essentiel du transport aérien.

Parallèlement, la sécurité au sol sera améliorée, puisque une augmentation très significative des crédits concernant des aménagements relatifs à la sécurité des passagers dans les aéroports vous est proposée.

Qu'il me soit permis de dire au passage que les détournements que nous avons eus à déplorer dans le courant de l'année 1984, s'ils ont parfois concerné des avions français, n'ont jamais eu lieu à partir d'aéroports nationaux. Il faut éviter toute confusion.

Je dirai deux mots de nos entreprises : le contrat de plan d'Air France est signé ; la convention d'Air Inter est en préparation.

Les bons résultats de ces deux compagnies permettront à l'Etat actionnaire de réduire son intervention à leur égard, tout en les mettant en situation d'assurer leur développement à l'intérieur d'une réglementation internationale, que l'on peut sans doute rénover pour tenir compte des nouveaux marchés, mais qui devra être maintenue car elle protège, selon les mots d'un ministre libéral étranger, « du chaos d'abord et du désastre économique ensuite ». Nous serons attentifs à éviter toute déréglementation sauvage, comme cela s'est passé dans un certain nombre de pays, avec les conséquences économiques et sociales que l'on sait.

Nous ne saurions être indifférents au devenir de l'aviation légère et sportive. Si les crédits qui lui sont consacrés ont eu à souffrir de la rigueur budgétaire — ils ne pouvaient pas s'en abstraire — ce secteur fait l'objet de toute notre attention et nous continuerons à faire en sorte que toutes les parties concernées soient, dans un dialogue permanent, associées à la définition du devenir de ce secteur.

Je traiterai maintenant des transports terrestres.

S'agissant des transports routiers, l'action du Gouvernement vise à conduire leur modernisation et à leur donner un rôle international élargi. Les moyens budgétaires qui leur sont consacrés augmenteront de plus de 12 p. 100 en 1985.

Ils devront se conjuguer avec les efforts des collectivités territoriales, mais surtout des professionnels, pour que soient modernisées les entreprises et améliorées les chaînes de transport, notamment celles de marchandises.

La modernisation de la profession ne se fera pas sans formation. C'est pourquoi nous avons prévu de consacrer en 1985 des crédits très importants — près de 14 millions de francs — à la formation des conducteurs routiers. C'est un effort considérable, mais aussi un bon investissement dans les hommes, qui doit aller à la fois dans le sens d'une meilleure qualification et d'une meilleure reconnaissance de cette profession.

Par ailleurs, c'est le 1<sup>er</sup> novembre dernier qu'une nouvelle étape dans la déduction de la T.V.A. du gazole a été franchie, et c'est le 1<sup>er</sup> décembre, donc tout récemment, que la revalorisation de la tarification routière obligatoire à des niveaux convenables par rapport à l'évolution des prix a été décidée.

Les transports collectifs urbains et non urbains de voyageurs resteront une priorité importante à Paris comme dans toute la France. Ainsi, est prévue la réalisation d'infrastructures pour 300 millions de francs en Ile-de-France, associant la S.N.C.F. et la R.A.T.P., avec le concours du fonds spécial de grands travaux.

Vous avez pu prendre connaissance des chiffres concernant les contrats de développement relatifs soit aux transports urbains, soit aux transports interurbains, contrats qui peuvent être mis en œuvre entre l'Etat et les départements ou les communes et leurs groupements.

A propos de ces contrats, je voudrais indiquer que la nouvelle répartition des compétences conduit à de nouvelles responsabilités, et l'effort budgétaire de l'Etat le leur permet : après les neuf contrats départementaux de développement conclus en 1983 et 1984, treize sont en préparation pour 1985.

Ce sont donc une rénovation du système de transport à l'initiative des départements, une coordination meilleure entre les modes de transport, entre les transports à la demande et, généralement, un meilleur service aux usagers qui seront réalisés grâce aux efforts conjugués de l'Etat et des collectivités territoriales.

Je n'aurai garde d'oublier le dispositif de modernisation des autocars, qui, par des subventions et des prêts bonifiés, doit permettre le renouvellement d'un parc vétuste à raison de 2 000 véhicules par an ; ce processus est d'ailleurs déjà largement engagé.

Les métros et tramways reçoivent également leur juste part, avec 395 millions de francs, pour poursuivre les chantiers entrepris et en ouvrir éventuellement de nouveaux. Comme vous l'avez appris, le Gouvernement vient de décider une aide globale significative pour lancer les transports en commun nouvelle formule à Toulouse.

Plus généralement, une vingtaine de contrats devraient être conclus avec des agglomérations pour développer leur réseau de transports en commun.

Enfin, avec l'aide de l'Etat, la S.N.C.F. étudiera avec les régions les projets de nouvelles dessertes régionales, qui pourraient déboucher, comme cela a déjà été réalisé par certains conseils régionaux, sur d'autres conventions pluriannuelles.

En ce qui concerne la S.N.C.F., l'Etat continue à assumer ses responsabilités et remplit ses obligations, en totale conformité avec le nouveau cahier des charges arrêté en 1983, qui a clarifié les relations entre l'Etat et l'établissement public et précisé la vocation de chacune des contributions que le premier apporte au second. L'ensemble des contributions de l'Etat se situe à un niveau comparable, en francs constants, à celui de 1984, qui, je le rappelle, avait été fortement revalorisé par rapport au passé, puisque 1984 est la première année d'application du nouveau cahier des charges.

Chaque contribution a été ajustée en fonction de l'évolution de variables économiques pertinentes, sans qu'il y ait ni complaisance ni désengagement de l'Etat. Simplement, pour tenir compte des efforts de gestion et d'assainissement entrepris par la S.N.C.F., dont le déficit — je tiens à le souligner — va décroître de plus de 25 p. 100 en 1984 par rapport à 1983, le concours exceptionnel de l'Etat à l'assainissement financier de l'entreprise a été allégé et ramené à 3 250 millions de francs.

Au-delà de ces contributions de l'Etat, qui n'ont pas pour vocation d'assurer un « bouclage » systématique, il appartient à l'entreprise de tendre vers l'équilibre et, pour cela, d'apporter ses propres réponses à l'enjeu majeur et prioritaire pour elle, à savoir maîtriser et assurer son avenir sur des bases solides et durables, avec les adaptations et les évolutions nécessaires : ouverture sur les clientèles et donc les nouveaux besoins ; ouverture sur les régions, en direction des élus locaux ; modernisation, avec le démarrage des travaux du T.G.V.-Atlantique ; un programme d'électrification conforté ; un programme de recherche ambitieux et la poursuite des efforts de gestion dans tous les domaines. C'est ce qui sera consigné dans le contrat de plan qui est actuellement en cours de préparation et qui devrait être conclu très prochainement.

Telles sont, mesdames, messieurs, les lignes de force qui accompagnent les chiffres inscrits dans le projet de budget pour 1985.

Par ailleurs, il faut souligner que le F.S.G.T. a aidé et aidera la S.N.C.F. dans son effort d'investissement pour ses grands programmes nationaux : plus de un milliard de francs pour 8 300 millions de francs d'investissements. Je voudrais que l'on s'arrête quelques instants sur ces chiffres. La S.N.C.F. est aussi une entreprise qui, par ses investissements, est porteuse d'emplois, tant dans le secteur industriel du matériel ferroviaire, qui, je puis en attester, a un crédit incontestable dans le monde entier, que dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, que M. Quilès et moi-même essayons de promouvoir avec une vigueur que personne ne saurait contester.

Bref, dans la responsabilité clairement établie de chacun, nous donnons à la S.N.C.F. et aux cheminots de France les moyens de rester au tout premier rang dans le monde.

Je dirai maintenant un mot sur les transports fluviaux. Ce secteur n'est pas sans importance. Etant moi-même maire d'une ville concernée par ce mode de transport, j'y suis sensible d'une façon non pas livresque mais bien concrète.

Au-delà des chiffres budgétaires — 400 millions de francs d'autorisations de programme et 100 millions de francs de dépenses ordinaires — c'est surtout le plein fonctionnement des nouvelles structures de la profession qui caractérisera 1985.

Je citerai la rénovation de l'office national de la navigation, le fonds d'intervention commerciale pour l'entreprise artisanale du transport par eau, les ressources fiscales spécifiques pour la chambre nationale de la batellerie artisanale. Ces

nouveaux moyens devront apporter une contribution active à la reconquête de la confiance et aussi de marchés dont la profession a besoin.

A cet égard, j'indique que la compagnie nationale du Rhône disposera de ressources complémentaires tirées de l'hydroélectricité. Cette compagnie pourra ainsi disposer des moyens nécessaires à la poursuite de sa mission.

Je n'aurai garde d'oublier la météorologie, pour laquelle la modernisation est aussi à l'ordre du jour.

La météorologie a fait récemment l'objet d'une délibération en conseil des ministres. Sa présence sur les marchés internationaux, les progrès technologiques d'une météorologie plus fine, plus performante permettent d'aborder de nouveaux marchés, en liaison notamment avec les télécommunications. Il s'agit de nouveaux marchés nationaux, régionaux, locaux, professionnels, voire individuels puisque bientôt chaque foyer disposera d'un terminal informatique.

Près de 700 millions de francs, regroupés dans cette section, permettront de lancer la météorologie vers les nouveaux marchés où les retombées actuelles de l'action publique sont évaluées à quelque 12 milliards de francs.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, en quelques mots nécessairement trop brefs, les lignes d'action, les moyens mis en œuvre pour animer ce vaste secteur d'activités dont dépend la vie quotidienne des Français sur le plan social et économique et pour tenter de moderniser notre pays.

Mais, à l'évidence, il apparaît chaque jour que nos frontières sont trop étroites et je ne puis en cela que souscrire aux conclusions de ceux qui soulignent la nécessité d'une politique à dimension européenne des transports.

Avec Paul Quilès, nous avons redonné vie au tunnel sous la Manche. Mais, demain sans doute, les Pyrénées nous attendent. Il nous faut valoriser, pour le transport tant ferroviaire que routier, notre rôle désormais déterminant de carrefour d'une Europe élargie. C'est une chance que nous ne laisserons pas passer.

Certes, à propos de frontières, nous avons commencé ici et là à simplifier des formalités, à harmoniser des normes, ce qui n'est pas une tâche facile compte tenu de toutes les implications commerciales, industrielles, sociales même. Mais nos machines allant plus vite, il nous faut aller plus loin. C'est l'autre tâche que nous nous sommes assignée. Il faut que cette modernisation serve la compétitivité de notre économie et, par nos exportations propres de biens et de services, contribue à améliorer les résultats de notre commerce extérieur, dont les transports sont déjà, faut-il le rappeler, une des composantes les plus fortes et les plus dynamiques, à défaut d'être les plus connues.

Mesdames, messieurs les sénateurs, en votant ce budget, vous nous donnerez certes les moyens de poursuivre cette politique. En outre, vous conforterez dans leur action toutes les femmes et tous les hommes qui font vivre ce secteur, depuis la conception la plus technologiquement avancée jusqu'à la gestion la plus quotidienne.

En votant ce budget, vous poserez en quelque sorte la première pierre de ce grand projet qu'est le T.G.V. Atlantique, nouvel et puissant outil d'aménagement du territoire en faveur de notre grande façade océanique. Au-delà, vous confirmerez que tout le secteur des transports, dans son pluralisme et sa diversité, a sa place dans la vie de la nation.

Les travaux de vos commissions, que j'ai lus avec attention, montrent que nous partageons ce sentiment au-delà de notre diversité politique.

Les transports, en effet, ne sont-ils pas, mesdames, messieurs les sénateurs, d'abord et avant tout, un trait d'union entre les hommes ? (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Alain Poher remplace M. Pierre Carous au fauteuil de la présidence.**

#### PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

**M. le président.** La parole est à Mlle Rapuzzi, rapporteur spécial.

**Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Section commune et transports terrestres).** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le budget des transports, d'un montant total de 53 milliards de francs, compte parmi les budgets les plus importants soumis à l'approbation du Parlement. Il était donc normal que la commission des finances procède à un examen très attentif, très sérieux, parfois sévère, mais toujours objectif de la nature et de l'utilisation de ces crédits.

Cette objectivité a conduit la commission, comme je le dirai en conclusion, à demander au Sénat d'adopter les crédits relatifs à la section commune et aux transports terrestres, sous réserve des remarques que je formulerai dans le temps qui m'est imparti.

La section commune du budget des transports, dont le montant s'élève à 1 635 millions de francs, regroupe certaines dépenses touchant plusieurs modes de transport : les dépenses de personnel et de fonctionnement de l'administration centrale, la desserte de la Corse et, enfin, une partie des crédits de la recherche scientifique et technique.

M. le ministre et M. le secrétaire d'Etat ont exposé de façon complète et détaillée l'importance, la destination et la justification des crédits qui sont proposés. Je me bornerai donc à faire ressortir cinq aspects significatifs — les uns positifs, les autres négatifs — de ce budget de la section commune et des transports terrestres.

Le premier aspect significatif, qui tient largement compte des souhaits, des critiques, comme des suggestions présentés par le Sénat lors des budgets précédents, tient à la modération des dépenses de personnel et de fonctionnement de l'administration centrale.

En effet, si pour ce qui concerne la section commune, la majoration des crédits par rapport à l'année dernière est de 12,58 p. 100 s'agissant des transports terrestres, les dépenses concernant l'administration générale ne sont majorées, elles, que de 3,27 p. 100, taux très au-dessous du taux de l'érosion monétaire.

Pour aboutir à ce résultat, la commission des finances le reconnaît, un effort important et méritoire a été fait. Cette modération des dépenses a été obtenue grâce à une meilleure organisation et à une réduction des effectifs de l'administration centrale, et cela, comme le rappelait M. le secrétaire d'Etat, malgré la fusion entre l'Institut de recherche des transports et l'organisme national de la sécurité routière, pour laquelle l'intégration de 135 agents a été décidée.

Le deuxième aspect significatif de ce budget des transports est la part importante qui est faite aux crédits prévus pour la recherche scientifique et technique, comme M. le ministre et M. le secrétaire d'Etat l'ont dit.

Ces crédits, majorés de 15 p. 100, représentent un effort important pour l'avenir de nos transports. Ils permettront de moderniser nos transports, de rendre compétitives au plan international les industries dérivées du réseau des transports et de réussir une politique d'exportation, grâce à laquelle des emplois seront créés.

La commission des finances a constaté cet important effort avec une réelle satisfaction.

Le troisième aspect significatif de ce budget des transports est l'évolution raisonnable des crédits prévus pour les transports urbains et interurbains.

S'agissant des transports urbains, même si le projet de budget pour 1985 réserve encore la « part du lion » à la R. A. T. P., les crédits ne progressent que de 8,17 p. 100, c'est-à-dire beaucoup moins que lors des années précédentes. Nous constatons le même effort de modération pour les transports interurbains, pour lesquels la majoration des crédits n'est que de 4,73 p. 100.

Je tiens à souligner que cette modération dans l'augmentation des crédits porte sur des masses importantes. Elle aura donc un effet sur l'ensemble des crédits de ce budget. Je citerai une autre évolution particulièrement agréable pour le rapporteur que je suis, sénateur d'un département de province, qui, depuis des années comme d'ailleurs beaucoup de ses collègues sur les différents bancs de cette assemblée, n'a cessé de réclamer un sort plus équitable en ce qui concerne la modernisation et le développement des transports en province. Cette année, des résultats et des propositions budgétaires nous donnent pleine satisfaction, à quelques exceptions près, peut-être.

Nous constatons, vous l'avez dit, monsieur le secrétaire d'Etat, que les crédits de paiement augmentent de 13,5 p. 100 et que les autorisations de programme progressent de 24,4 p. 100, ce qui permet d'avancer dans la réalisation des programmes d'une manière plus rapide depuis que les transferts de compétences, dus à la loi de décentralisation, donnent aux collectivités territoriales plus de responsabilités et de moyens. Voilà de la part de l'Etat une mesure extrêmement bénéfique. Vous jouez la règle du jeu de la décentralisation dans ce domaine plus particulier des transports en province. Nous vous en donnons bien volontiers acte.

Après ces aspects positifs de ce budget des transports, il nous faut en venir à une catégorie de crédits qui ne reçoivent pas aussi facilement un accueil favorable de la part de la commission des finances. Je veux parler — vous l'avez deviné — des crédits proposés dans le cadre des rapports entre l'Etat et la S. N. C. F.

La loi d'orientation des transports intérieurs a mis, c'est vrai, de l'ordre dans les rapports entre l'Etat et la grande compagnie nationale des chemins de fer. Il est vrai aussi que l'évolution des crédits qui sont inscrits dans la loi de finances marque une pause non négligeable puisqu'ils n'augmentent que de 4,36 p. 100 soit, en francs constants, une légère diminution par rapport à 1984. La commission des finances a reconnu cette pause avec l'objectivité qui est sa règle coutumière.

Néanmoins, s'agissant d'une enveloppe de plus de 33 milliards de francs, vous ne vous étonnez pas si j'ai consacré dans mon rapport une place très importante à l'examen de ces crédits.

La commission des finances est préoccupée par les dépenses qui résultent pour l'Etat de ses rapports avec la S. N. C. F. et de la loi d'orientation.

Deux points noirs ont cependant été plus unanimement soulignés, déplorés et critiqués.

Le premier est le poids toujours considérable des charges de compensation à la caisse de retraite des cheminots. A elle seule, cette dotation dépasse 13 milliards de francs. Elle augmente de 5,6 p. 100, ce qui est beaucoup moins que les années précédentes, malgré le progrès enregistré.

Cette situation a amené votre commission des finances à proposer au Sénat, voilà quelques semaines, la création d'une commission de contrôle chargée de proposer, éventuellement, de nouvelles modifications dans les rapports entre l'Etat et la S. N. C. F. Mais la création de cette commission représente l'avenir et ne déterminera qu'accessoirement le vote qui interviendra aujourd'hui à propos du budget des transports.

La commission des finances a également critiqué l'endettement de la S. N. C. F., notamment dans la mesure où une partie importante de cette dette a été contractée en devises étrangères, ce qui n'est pas fait pour rassurer nos collègues, qui ont beaucoup insisté pour que je fasse état de cette préoccupation.

La commission des finances déplore en particulier que les conditions générales du fonctionnement de la S. N. C. F. et de son équilibre ne lui permettent pas de dégager la moindre marge d'autofinancement. Il est évidemment singulier qu'un grand service public, une grande entreprise industrielle et commerciale comme la S. N. C. F., qui doit et qui veut réaliser des investissements considérables en matière d'infrastructures et de matériels, ne puisse pas dégager dans son budget ordinaire la moindre part d'autofinancement.

De la même manière, les conditions de réalisation du T. G. V. Atlantique ne rassurent pas pleinement les membres de la commission des finances. Certes, nous prenons acte du fait que la construction du T. G. V. Atlantique n'alourdit pas le poids financier des rapports entre l'Etat et la S. N. C. F., et donc la masse des crédits budgétaires. Mais — est-ce une contradiction ? — nos collègues regrettent que le financement du T. G. V. Atlantique par le fonds spécial de grands travaux constitue une véritable débudgetisation. Ainsi, ils craignent qu'il ne soit pas possible de vérifier les conditions de sa réalisation.

Vous pourriez peut-être, monsieur le secrétaire d'Etat, apaiser sur ce point d'avenir les inquiétudes de nos collègues.

Pour terminer, je voudrais réserver une place aussi importante que possible à la politique de conventionnement décidée — depuis cette année plus particulièrement, mais déjà l'an dernier — pour la réalisation des infrastructures et des nouveaux modes de transport en province, à l'image de ce qui est fait pour la région d'Ile-de-France depuis de longues années.

La liste des contrats de plan et des contrats de programme déjà conclus figure dans mon rapport, ce qui m'évitera de les détailler ici. Mais je note, en tant qu'élu de province ayant souscrit un contrat de plan, que ceux-ci ont été préparés dans des conditions parfaitement satisfaisantes pour les collectivités territoriales.

La décentralisation nous ayant conféré de nouvelles compétences, nous avons maintenant de nouvelles responsabilités à assumer. Nous sommes prêts à le faire, nous n'avons cessé de le dire. Mais nous considérons qu'il est juste et équitable qu'une aide nous soit apportée à l'échelon national. Nous souhaitons, bien sûr, que cette aide soit la plus importante possible. Or, pour l'instant, tout semble se passer dans des conditions satisfaisantes.

Cependant, dans la mise en application des contrats de plan passés par l'Etat avec les régions, les départements et, parfois, les communes, notre partenaire habituel est la S. N. C. F. Or nous craignons — et si notre collègue M. Descours Desacres était présent, il ne me démentirait pas — que la S. N. C. F. ne soit tentée de faire supporter par les collectivités territoriales une part plus importante de la charge financière qui résultera de la mise en route des nouveaux programmes. Il nous faut faire preuve de beaucoup de lucidité et de beaucoup d'attention car s'il en était ainsi, nous serions amenés à déplorer que les bienfaits de la loi de décentralisation ne soient finalement détournés de leur véritable objet. Nous comptons sur vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour qu'il n'en soit pas ainsi.

En conclusion, il me reste à rappeler que, dans sa séance du 17 octobre, compte tenu de tous les aspects positifs et parfois moins satisfaisants de la loi de finances pour 1984, la commission des finances a décidé, à la majorité, de proposer au Sénat l'adoption des crédits de la section I « Section commune » et de la section III « Transports terrestres ». Elle a adopté, en outre, l'article 59, qui règle comme chaque année les participations respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France pour ce qui concerne les infrastructures de transport de la région parisienne. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Berchet, rapporteur pour avis.

**M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (transports terrestres).** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a examiné avec beaucoup de soin les différents aspects des transports terrestres.

Bien évidemment, la S. N. C. F. a attiré tout particulièrement son attention, car cette société fait largement appel aux crédits de votre ministère.

L'évolution des trafics d'une année sur l'autre est marquée, pour les voyages grandes lignes, par une progression de 2,6 p. 100.

Le trafic du T. G. V. Paris—Sud-Est est passé de 6,5 millions de voyageurs en 1982 à 9,6 millions en 1983, soit une progression de 47 p. 100. Chacun s'accorde à considérer que c'est une réussite. Il est intéressant de rappeler que le montant total des investissements s'est élevé, hors taxes, à 12 700 millions de francs.

En revanche, le trafic marchandises a diminué de 4 p. 100, ce qui n'est évidemment pas satisfaisant, mais il faut toutefois signaler que, sur les sept premiers mois de 1984, par rapport aux résultats des sept premiers mois de 1983, on constate une amélioration de près de 4 p. 100.

Il convient d'ailleurs de noter le recul presque général de la plupart des transports de produits lourds industriels, du fait de la crise économique. Seuls se maintiennent ou se développent les trafics de produits agricoles, de denrées alimentaires et de produits chimiques.

Les études du T. G. V. Atlantique se poursuivent. Le coût prévisionnel de l'opération aux conditions économiques de 1984 serait de quelque 11,5 milliards de francs. Comme l'an dernier, la commission des affaires économiques s'est montrée sceptique quant à l'intérêt d'une telle dépense au regard des gains de temps et en période de crise économique. Il est vraisemblable, d'ailleurs, que le taux de rentabilité interne sera bien inférieur à 15 p. 100 — taux du T. G. V. Sud-Est — et qu'une participation de 30 p. 100 de l'Etat semble s'imposer, sous une forme qui restera à déterminer.

Avant d'aborder la situation financière de la S. N. C. F., j'évoquerai les conventions avec les collectivités locales.

L'année 1984 marque un tournant dans l'organisation des dessertes ferroviaires régionales à la suite des nouvelles dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs, notamment de l'article 22 du cahier des charges de la S. N. C. F.

Les régions et, éventuellement, d'autres collectivités locales peuvent désormais disposer de la responsabilité de l'organisation des services d'intérêt régional grâce à une convention avec la S. N. C. F. Les conditions sont ainsi créées pour une meilleure appréhension des besoins, mais à quel prix pour ces collectivités ? Ces mesures sont satisfaisantes pour l'esprit, mais ô combien difficiles pour la fiscalité locale !

La S. N. C. F., dont les qualités techniques sont à souligner, inspire cependant une très grande inquiétude. Quelques chiffres suffisent à caractériser la dégradation de la situation financière de cette société : en 1983, le déficit était de 8 400 millions de francs et le déficit cumulé couvert par emprunt de 22 milliards de francs ; en 1984, le déficit serait de 5 500 millions de francs, mais il faut y ajouter, bien sûr, le concours exceptionnel de l'Etat à l'assainissement financier de la S. N. C. F., d'un montant de 3 500 millions de francs, ce qui porte le déficit réel à 9 milliards de francs environ.

La progression du déficit de 1983 à 1984 sera de 7 p. 100, contre 36 p. 100 entre 1982 et 1983. Vous avez parlé, monsieur le ministre d'une diminution de 25 p. 100 du déficit ; nous disons, nous, qu'il croît de 7 p. 100 par rapport à 1983.

Cependant, le niveau d'endettement s'est établi à 6 500 millions de francs au 31 décembre 1983, dont la moitié est libellée en devises étrangères. C'est dire l'importance des frais financiers, qui atteignent 8 500 millions de francs, et les risques encourus avec les provisions pour variation de change.

Face à cette avalanche d'indicateurs négatifs, nous constatons que le montant des concours financiers de l'Etat sera de 33 500 millions de francs en 1985, soit seulement, nous le reconnaissons, une progression de 4,3 p. 100 par rapport à 1984.

Globalement, la commission n'a pas pu découvrir un signe de redressement. Elle se demande si, finalement, nous ne sommes pas en présence d'un mal nécessaire. La S. N. C. F. devra sans doute, et encore longtemps, être assimilée à une œuvre sociale de la nation, malgré la hausse de 3 p. 100 qui semble avoir été accordée ces jours derniers, à compter du 15 décembre. Soyez cependant assuré, monsieur le secrétaire d'Etat, que, malgré cette analyse objective, le Sénat apprécie la qualité des cheminots.

La situation financière de la R. A. T. P. est également difficile. Vous en trouverez le compte d'exploitation dans mon rapport écrit et vous pourrez ainsi constater que les recettes directes se sont élevées à 34 p. 100 des charges d'exploitation, donc du coût des transports en commun. Ce chiffre souligne l'effort de l'Etat, des régions et des employeurs.

La hausse de 4,5 p. 100 envisagée, semble-t-il, à compter du 1<sup>er</sup> avril 1985 ne modifiera que très peu ce déséquilibre.

Je ne voudrais pas terminer la présentation de cet avis sans évoquer les transports routiers de marchandises.

Les difficultés des transporteurs routiers de marchandises, dont on a peu parlé, peuvent être évaluées à travers un certain nombre d'indicateurs, dont l'augmentation du nombre de défaillances d'entreprises et le nombre de licenciements pour cause économique.

Il faut d'abord rappeler qu'à la suite des mouvements de février 1984 plusieurs mesures ont été prises en leur faveur : mesures ponctuelles d'amélioration des procédures douanières et des conditions de circulation, mesures tendant à assurer l'avenir de la profession et la compétitivité des transports routiers, mesures financières relatives au financement des entreprises, avec accès aux prêts Codévi.

Pour 1985, le projet de loi de finances prévoit une accélération du calendrier de déduction de la T. V. A. afférente au gazole — 50 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> mai 1985 au lieu du 1<sup>er</sup> novembre 1985 pour les régimes intérieurs — ainsi qu'un régime accéléré de déduction de T. V. A. en faveur des transporteurs internationaux : 65 p. 100 à compter du 1<sup>er</sup> novembre 1985, 85 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1986, 100 p. 100 au-delà du 1<sup>er</sup> novembre 1987.

Cependant, l'allègement relatif qui est ainsi recherché est plus que compensé par la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers projetée par la loi de finances pour 1985, qui s'ajoute à celle de la taxe parafiscale au profit de la caisse nationale de l'énergie qui est augmentée systématiquement au dernier trimestre de 1984.

Cette surcharge fiscale, prévue jusqu'au 10 avril 1985, représente un accroissement de 12,89 p. 100 de la fiscalité spécifique, soit dix-huit centimes par litre de gazole. On reprend ainsi, et bien au-delà, ce qui a été accordé au titre de la T. V. A., puisque 10 p. 100 de T. V. A. déductible représentent six centimes.

Le projet de budget prévoit également que l'Etat poursuivra une action d'impulsion répondant à différents objectifs : développer les implantations à l'étranger ; renforcer les points d'appui du commerce extérieur en France ; développer les transports combinés ; améliorer la maîtrise des chaînes de transports, etc.

Ces mesures, au demeurant limitées, constituent, nous semble-t-il, un saupoudrage et il est permis de se demander s'il ne serait pas plus efficace de concentrer l'action de l'Etat sur des dispositions plus utiles, telle la promotion du pavillon routier français dans le commerce extérieur. A cet égard, nous avons remarqué et apprécié le crédit de 13,8 millions de francs destiné à l'amélioration de la formation professionnelle des conducteurs routiers.

Votre commission observe que, malgré une progression plus modérée du déficit de la S. N. C. F. et des concours publics, rien ne permet d'affirmer que l'Etat soit capable, aujourd'hui, de maîtriser l'évolution de cette catégorie de dépenses publiques. Les succès techniques ne doivent pas faire oublier que la situation financière de la S. N. C. F. demeure très préoccupante.

Elle observe également que le contrat de plan Etat-S. N. C. F. demeure à l'état de projet et se demande combien de temps encore dureront les incertitudes à son sujet, notamment en ce qui concerne les règles de transfert des dotations de l'Etat aux régions pour les services ferroviaires régionaux et leur évolution ultérieure.

Elle renouvelle ses réserves formulées l'an dernier à propos du T. G. V. Atlantique en faisant remarquer que, si les récents travaux d'électrification ont permis de gagner une vingtaine de minutes sur le trajet Paris-Nantes, le T. G. V. aboutira à un gain de temps du même ordre, mais pour un coût d'au moins 12 milliards de francs.

A propos du transport routier, la commission, tout en reconnaissant les difficultés du problème, regrette que les mesures relatives à la T.V.A. sur le gazole soient récupérées par le biais de la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

En conclusion, la commission des affaires économiques et du Plan a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat en ce qui concerne les crédits des transports terrestres pour 1985. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

**M. le président.** La parole est à M. Pintat, rapporteur spécial.

**M. Jean-François Pintat,** rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (*aviation civile et météorologie*). Monsieur le ministre, l'année dernière, à pareille époque, j'avais eu une petite controverse avec votre prédécesseur, M. Fiterman ; j'avais affirmé que nous ne le reverrions pas l'année prochaine. Je constate que j'avais raison. Cela dit, je ne prendrai pas de pari pour l'an prochain ! (*Sourires.*)

Ainsi que nous pouvons le constater, les ministres changent, mais les budgets, à peu de choses près, restent identiques.

L'aviation civile ne constitue pas une préoccupation prioritaire de ce grand ministère, encore élargi en 1984 par l'adjonction du logement. Le budget est strictement reconduit en francs courants : 4 295 millions de francs, ce qui représente une baisse en volume de l'ordre de 5 p. 100.

Je limiterai mon propos à l'examen des actions principales du budget.

La première concerne le transport aérien. En 1983, les résultats ont été bons. Les prévisions pour l'année 1984 sont satisfaisantes, même si les compagnies françaises profitent moins que les autres du sursaut de la reprise du trafic mondial.

Air France enregistre un spectaculaire redressement financier. Il n'y a pas une ombre au tableau : pour la première fois, l'exploitation de Concorde, en 1983, est bénéficiaire. Certes, il s'agit du petit équilibre, avant amortissement et frais financiers, pour lequel l'Etat continue à verser 150 millions de francs, mais on constate un progrès.

Ce redressement résulte de la conjonction de facteurs externes favorables et d'une gestion rigoureuse, notamment la mise en service des douze Boeing 737, qui répond à une politique d'optimisation de la flotte. Voilà quelques semaines, le contrat de plan a été signé avec l'Etat. Ainsi, la compagnie se prépare-t-elle dans de bonnes conditions au renouvellement de sa flotte en 1988-1990.

Après avoir donné ce bon point, je ferai part de deux inquiétudes. La première tient aux débuts — encore timides il est vrai — de la déréglementation en Europe alors que la seconde concerne le personnel navigant. La compagnie restera la seule au monde à conserver un pilotage à trois sur l'A 310. C'est une affaire compliquée, sur laquelle nous pourrions revenir si vous le désirez. La négociation avec les pilotes a été difficile et très bien menée par Air France qui a su obtenir quelques compensations ; cela dit, le problème demeure.

En dépit des déclarations rassurantes, la question du pilotage à deux ou à trois reste posée sur d'autres appareils, notamment l'A 320. C'est là un enjeu capital pour l'ensemble des compagnies aériennes. Votre commission a estimé qu'il serait extrêmement regrettable — pour ne pas dire plus ! — que les performances des avions soient entamées par ce type de rigidités structurelles ou, si j'ose dire, de pesanteurs sociologiques.

D'une façon générale, les récents mouvements de défense de la profession menés par certaines catégories de personnels, déjà privilégiées, ne font que traduire un corporatisme d'une opportunité douteuse en ces temps de rigueur et que la commission a vivement déploré.

La situation d'Air Inter est restée satisfaisante en 1983. Les objectifs tant d'activité que financiers ont été atteints, mais les perspectives sont peut-être moins favorables.

D'abord, l'impact du T. G. V. n'est pas négligeable. Ensuite, l'évolution du personnel — 1 100 personnes en deux ans — pose problème alors que l'on sait que la rentabilité est déclinante et que la compagnie doit se préparer au renouvellement de sa flotte à la fin de la décennie. Une telle évolution est préoccupante ; je ne suis pas loin de penser que la compagnie mange aujourd'hui son pain blanc et qu'au cours des prochaines années ce sont les usagers qui en feront les frais.

La deuxième action concerne les constructions aéronautiques.

Voyons, d'abord, les points positifs. Ce sont : le soutien du programme Falcon 900 des avions Marcel Dassault que le Sénat avait demandé en 1983 — il ne figurait pas au budget — le lancement effectif du programme Airbus A 320, longtemps attendu et toujours reculé, enfin, le triomphe — le mot n'est pas trop fort — du CFM 56, construit par la S. N. E. C. M. A. et General Electric qui, après avoir assuré des remotorisations

d'appareils anciens, a décroché le contrat de la motorisation des Boeing 737. Il s'agit là d'un élément de toute première importance. Le rythme de construction des moteurs passera de vingt-cinq par mois, en 1983, à près de cinquante en 1985.

Mais après les roses, les épines apparaissent dans ce tableau, en particulier pour l'aérospatiale. La presse et les pouvoirs publics ont annoncé, à grand renfort de trompettes, la victoire de l'Airbus sur le marché américain grâce à la signature du contrat du siècle avec la compagnie Pan Am, contrat qui porte — il est vrai — sur quatre-vingt-onze avions.

Il faut remettre les choses à leur juste place. A ce jour, le contrat n'est pas encore signé ; il s'agit toujours d'une lettre d'intention qui doit être confirmée prochainement. Ce contrat sauverait l'entreprise du gouffre : en effet, vingt-huit Airbus vendus étaient en stock au 30 juin 1984.

Ce contrat est fragile. Il comprend une clause importante qui prévoit qu'il peut être renégocié si Pan Am n'obtient pas une amélioration de ses résultats, notamment une diminution de ses charges de personnel. Ainsi, la clef du contrat se trouve-t-elle aux Etats-Unis. Pan Am vient de licencier neuf cents salariés. Le point d'accrochage est celui de la renégociation du système de retraite du personnel, actuellement en cours. Nous avons lu dans la presse qu'un consortium d'avocats américains s'en occupait. C'est un sujet d'inquiétude pour nous.

Une lueur d'optimisme, cependant : d'abord, mieux vaut louer des avions que de les garder en stock. Ensuite, Pan Am jouera peut-être le rôle d'une compagnie de lancement qui déclenchera les initiatives des autres. C'est ainsi que Lufthansa et British Airways vont vraisemblablement commander une cinquantaine d'Airbus A 320 en 1985. Cependant, nous sommes inquiets et nous aimerions avoir quelques précisions sur cette affaire.

Les difficultés de la S. N. E. C. M. A. sont d'un tout autre ordre. Le succès commercial du CFM 56 est incontestable. Le niveau de l'activité civile a rejoint celui de l'activité militaire de la société et la S. N. E. C. M. A. sera vraisemblablement, en 1985, le premier exportateur français aux Etats-Unis.

Pourtant, la S. N. E. C. M. A. est dans le rouge et le restera jusqu'en 1986. Pourquoi ? Pour des raisons d'importance croissante et, tout d'abord, parce que la société est lourdement handicapée par les résultats de ses filiales. A cet égard, la lecture du rapport de la Cour des comptes est instructive.

Ensuite, parce que, dans un premier temps, les ventes de moteurs ne dégent pas de bénéfices et se font même à perte ; parce que la société a financé ses investissements par un endettement massif : 1 milliard de francs en 1981, 4 milliards de francs en 1983, soit 60 p. 100 du chiffre d'affaires et plus de 400 millions de francs de charges financières.

Enfin — disons-le — parce que l'Etat n'a pas été à la hauteur de ses responsabilités.

Les choses sont claires : comment expliquer qu'une société connaisse un succès commercial remarquable et que sa situation financière soit très grave ? La réponse est simple : son propriétaire ne lui a pas donné les moyens de son développement ; or, en l'espèce, le propriétaire, c'est l'Etat. Ce dernier n'a rempli ni son rôle de financier, car il s'est dégagé progressivement des programmes, ni son devoir d'actionnaire, car il a insuffisamment augmenté son capital. Quand on sait lire entre les lignes, le rapport de la Cour des comptes, auquel je vous renvoie, est tout à fait éclairant à ce sujet.

En outre, les crédits affectés à la S. N. E. C. M. A. ont, le plus souvent, été annulés en cours d'année. C'est encore le cas en 1984 avec les crédits du plan d'action technologique destinés à la maîtrise des parties haute pression haute température des moteurs, dont le Sénat s'était félicité en 1983 et qu'il demandait depuis longtemps.

Il est bien évident que si l'on veut que, dans le domaine des moteurs, la France soit dans la course à l'échelon international, il faut avoir la maîtrise de ces parties haute pression haute température. Jusqu'à présent, nous étions en retard et un certain nombre de crédits avaient été prévus pour le rattraper. Malheureusement, ces crédits ont été annulés. Cela ne répond sans doute pas, monsieur le secrétaire d'Etat, à vos souhaits. Vous nous avez dit — et je vous approuve — qu'il fallait continuer le programme de recherches de la S. N. E. C. M. A. ; ce n'est pas en supprimant les crédits destinés à ces études fondamentales pour l'avenir du moteur français que l'on aboutira. Je voulais attirer votre attention sur ce point pour que nous n'assistions pas, cette année, à une suppression identique à celle que nous connaissons tous les ans.

Tout cela est très grave. A l'image de l'albatros, que ses ailes de géant empêchent de marcher, la S. N. E. C. M. A. semble avoir été handicapée par cette lourde participation de l'Etat correspondant à 93 p. 100 du capital. Voilà une société dont les perspectives étaient saines ; si l'Etat ne voulait pas ou ne pouvait pas y mettre d'argent, pourquoi ne pas l'avoir ouverte sur l'ex-

térieur ? Le maintien de ces 93 p. 100 ne se justifie plus ; 51 p. 100 suffiraient. Les 7 p. 100 restant appartiennent bien à un groupe américain ! Pourquoi ne pas ouvrir la société sur le privé et ne pas développer l'actionariat, y compris dans l'entreprise ? Je vous pose la question, monsieur le secrétaire d'Etat ; il est grand temps d'ouvrir les fenêtres de la S. N. E. C. M. A.

Je dirai quelques mots sur les autres actions.

A l'initiative de notre excellent collègue M. Parmantier, l'aviation légère et sportive avait pris un bon essor. En effet, après son très bon rapport, les subventions avaient régulièrement augmenté. Cette année, c'est fini ; les subventions sont réduites d'environ 25 p. 100, peut-être un peu moins après l'adoption par l'Assemblée nationale d'un amendement en la matière. En tout cas, au départ, les crédits étaient inférieurs de 5 millions de francs aux prévisions. A mon avis, c'est très regrettable. Je crois que M. Parmantier a déposé un amendement qui viendra en discussion tout à l'heure ; la commission des finances le soutiendra.

J'ajouterai qu'Aéroport de Paris se voit contraint de rembourser par anticipation les prêts du F.D.E.S. Cette décision, elle aussi, est très regrettable. Je sais bien que le conseil d'administration d'Aéroport de Paris a voté cette mesure, mais cela me rappelle la technique qu'employait un de mes professeurs. Il disait : « Je n'interroge que des volontaires. » Puis il poursuivait : « Un tel, lève la main, vous êtes volontaire ! » De la même manière, on a dit à Aéroport de Paris qu'il était volontaire pour supprimer les prêts du F.D.E.S. Je crois que c'est très regrettable, car les surcharges financières vont doubler.

Avant de terminer cette intervention, je présenterai une remarque générale : à quoi sert le vote du Parlement dans ce domaine ? Ce n'est plus un budget, c'est un accordéon ! Les chiffres annoncés depuis trois ans dans le budget initial sont étonnants : un coup ça monte : 50 p. 100 en 1982, 31 p. 100 en 1983 ; un coup ça descend : moins 16 p. 100 en 1984, moins 9 p. 100 en 1985 pour les autorisations de programmes. Mais, dans les deux cas, on annule en cours d'année près de 25 p. 100 des crédits ! Cela ne me semble pas admissible. L'évolution chaotique des dotations et le décalage permanent entre le budget voté et le budget réalisé ôtent une large part de crédibilité à l'action des pouvoirs publics dans ce domaine.

En conclusion, je rappellerai que les résultats, trop souvent présentés comme exemplaires, sont en réalité assez fragiles et que l'Etat porte largement une part de responsabilité dans ces insuffisances. Le développement de l'A 320 mérite cependant d'être encouragé, ainsi que la combativité et l'efficacité de certains industriels.

Votre rapporteur, au nom de la commission des finances, devant les aspects positifs et négatifs de ce budget, laisse les crédits de l'aviation civile et de la météorologie à l'appréciation du Sénat. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Berchet, rapporteur pour avis.

**M. Georges Berchet, en remplacement de M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (aviation civile).** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai dû remplacer M. Legrand, absent pour des raisons de santé, et je me permets de solliciter votre indulgence. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

Il a paru utile à votre commission des affaires économiques et du Plan de consacrer un bref exposé aux évolutions qui ont marqué la conjoncture internationale du secteur de l'aviation civile au cours de l'année 1983.

Ces évolutions — une augmentation de 3 p. 100 à 4 p. 100 pour le trafic passager et de 9 p. 100 à 10 p. 100 pour le fret — sont dues pour l'essentiel à la situation de reprise économique, enregistrée notamment aux Etats-Unis.

Parallèlement à cette évolution favorable du trafic, et en dépit des incertitudes relatives aux compagnies africaines, les prévisions financières tablent sur un résultat d'exploitation positif en 1983 et cela pour la première fois depuis 1979.

Les compagnies américaines ont été les premières bénéficiaires de la reprise du transport aérien. Les onze plus grandes compagnies, dont Pan Am, ont cependant progressé dans des proportions inférieures à la moyenne nationale. Elles sont en effet fortement concurrencées par les compagnies moyennes, de taille inférieure mais plus dynamiques, et qui détournent à leur profit une part importante de la clientèle. Les compagnies régionales et celles qui sont issues de la déréglementation obtiennent aussi des résultats tout à fait satisfaisants, grâce à des coûts limités qu'auto-risent l'utilisation d'avions d'occasion et, paradoxalement, le recours à un personnel non syndiqué.

Parallèlement à cette évolution favorable du trafic passagers, il faut également souligner que l'activité de fret est en plein essor, notamment en raison du développement de services de messageries express.

La situation des compagnies européennes est, dans l'ensemble, favorable et comparable à la tendance mondiale ; ainsi en est-il pour Air France et Lufthansa. Seule Iberia est encore dans une situation délicate, due à une gestion défectueuse et à la médiocrité des saisons touristiques consécutives aux troubles constatés au Pays basque. Il est à noter que les compagnies asiatiques se révèlent de redoutables concurrents sur le marché international.

Dans ce tableau favorable, seules les compagnies africaines restent à l'écart de la reprise mondiale du secteur aérien. Leur manque de moyens, les difficultés de la conjoncture économique locale, le caractère non concurrentiel de leurs appareils ainsi, sans doute, que leurs tarifs, entraînant des déficits cumulés et la stagnation, voire le recul, de leur trafic.

Après avoir brossé un rapide portrait de la situation des différentes compagnies aériennes, il nous a semblé utile de faire le point de la déréglementation, dont le processus semble arriver à son terme aux Etats-Unis et qui a trouvé, en Europe, des défenseurs assidus au travers de la Grande-Bretagne et des Pays-Bas.

En dépit de quelques critiques, les Etats-Unis considèrent qu'elle a été positive en ce qu'elle a suscité l'émergence de nombreuses compagnies, susceptibles de faire mieux jouer les phénomènes de concurrence. Il faut cependant noter que l'application intégrale des principes de la déréglementation pénalisera les villes d'importance moyenne en entraînant prochainement la suppression des subventions autrefois accordées pour favoriser leur desserte.

En Europe, la Grande-Bretagne, appuyée par les Pays-Bas, est le fer de lance de la déréglementation en raison, notamment, du fait que ces deux pays ne peuvent assurer la prospérité de leurs compagnies aériennes par le transport exclusif de leur clientèle nationale.

Après une première offensive de ces pays, contrée par la plupart des compagnies européennes et surtout par Air France, la déréglementation en Europe s'opère, semble-t-il, par le biais d'accords bilatéraux conclus entre la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, la Suisse et la Belgique.

Ajoutons enfin, parmi les grandes orientations de l'aviation mondiale, l'assouplissement des relations avec l'U.R.S.S., qui autorise désormais le survol de certaines parties de son territoire, et la tendance à la création de lignes directes de très longue distance, comme en témoignent l'ouverture toute récente d'une liaison directe Singapour—Londres et l'instauration prochaine d'un vol direct Japon—Europe.

Dans ce contexte international, le secteur aérien français témoigne d'une évolution globalement favorable, en dépit de résultats parfois contrastés. Je me bornerai ici à une synthèse rapide, en vous priant de vous reporter, pour de plus amples informations, à mon rapport écrit.

La compagnie Air France a enregistré, en 1983, un trafic passagers de 11 700 000 voyageurs, en progression de 1,1 p. 100. Cette évolution trop restreinte, selon nous, est due notamment aux mesures gouvernementales de limitation des sorties de devises. En revanche, la forte progression du trafic fret, notamment sur l'Amérique du Nord et l'Asie, a contribué au retour à l'équilibre financier en 1983, après un déficit de 792 millions de francs en 1982.

Avec un chiffre d'affaires de plus de 24 milliards de francs, la compagnie a pu dégager un résultat bénéficiaire de 87 millions de francs et surtout une marge brute d'autofinancement qui atteint 10 p. 100 de son chiffre d'affaires. Les perspectives pour 1984 laissent augurer des résultats du même ordre.

Signalons enfin la signature, le 11 octobre dernier, du contrat de plan entre l'Etat et la compagnie — vous en avez parlé — contrat qui tient compte de la conjoncture économique présente.

L'union des transports aériens — l'U.T.A. — offre des résultats moins encourageants. En effet, malgré la reprise du trafic international, U.T.A. a vu diminuer de 2,1 p. 100 son trafic passagers en 1983 tandis que son activité de fret ne progressait que de 2,6 p. 100.

Cette évolution défavorable est due, pour l'essentiel, à la mauvaise conjoncture frappant les lignes africaines, qui constituent la majeure partie de son réseau, et à la stagnation des liaisons à destination du Pacifique et de l'Extrême-Orient.

En dépit de cette conjoncture difficile, les résultats d'U.T.A. ont été bénéficiaires en 1983 et devraient le rester en 1984. Signalons, néanmoins, que les 163 millions de francs de bénéfice net ont été surtout générés par des opérations exceptionnelles. La compagnie mène cependant une politique active pour accroître sa productivité et s'adapter à la conjoncture, par la voie d'une réduction des effectifs grâce à un plan de départs en préretraite et par des efforts de modernisation de la flotte.

La compagnie intérieure Air Inter a, en 1983, franchi le cap des 10 millions de passagers, soit une progression de 8,6 p. 100. L'effet de la concurrence du T.G.V. reste cependant sensible, et la perte de trafic est estimée à 800 000 passagers en 1983. Les résultats financiers d'Air Inter pour 1983 restent satisfaisants puisque le chiffre d'affaires, qui s'élève à 4 700 millions de francs, progresse de 15,9 p. 100. Le résultat net après impôt — soit 22 millions de francs — est cependant en régression de 44 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Signalons qu'Air Inter a obtenu l'autorisation d'augmenter ses tarifs de 4 p. 100 en moyenne, à dater du 12 novembre 1984. Ce réajustement tient à la volonté de la compagnie d'autofinancer pour partie le programme d'achat portant sur dix avions A 320 et la prise d'option sur dix autres.

L'évolution la plus notable observée chez Air Inter tient à l'affirmation de sa vocation régionale, d'une part, par le développement des lignes transversales, d'autre part et surtout par une politique de complémentarité avec les compagnies régionales dites de troisième niveau. Cette politique s'est traduite par la signature d'accords entre Air Inter et certaines de ces compagnies pour la mise en place de liaisons de rabattement et la contraction de certains tarifs.

Ces mesures sont, sans nul doute, favorables à nos compagnies régionales, dont le nombre diminue régulièrement, alors même que leur trafic, non négligeable, s'élève à 925 000 passagers pour 1983, dont près de 70 p. 100 transportés par Touraine Air Transport.

Nous ne pouvons que souhaiter la poursuite du renforcement de la structure financière et commerciale d'un réseau aérien régional, base même d'un bon aménagement du territoire.

Aéroport de Paris a connu une légère progression — 2,5 p. 100 — du nombre de ses passagers, progression qui masque une disparité d'évolution entre le trafic antérieur qui augmente de 7,3 p. 100 et le trafic international qui est en baisse de 0,4 p. 100 ; le fret a connu, en revanche, une nette reprise, puisqu'il a augmenté de 6,1 p. 100 en 1983 contre 0,9 p. 100 en 1982. Avec un total de 664 000 tonnes, Paris conserve la première place en Europe devant Francfort et Londres.

Monsieur le secrétaire d'Etat, M. Pintat en a parlé — a-t-on bien mesuré les conséquences qui découleront du remboursement anticipé de 1 600 millions de francs imposé à Aéroport de Paris ? Il s'agissait d'un prêt du F. D. E. S. — sur vingt ans et à 6,50 p. 100 ; or seules huit années se sont écoulées. Aéroport de Paris, qui sera donc dans l'obligation d'emprunter à un taux double, risque ainsi de mettre en péril son équilibre financier.

Une décision importante doit, semble-t-il, être prise dans les jours qui viennent. Pensez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, accorder des compensations financières à Aéroport de Paris en l'autorisant, par exemple, à augmenter les droits d'atterrissage ?

En matière de construction aéronautique civile, l'année 1983 a été particulièrement difficile. En effet, à l'exception du secteur des moteurs, soutenu par le développement du programme CFM 56, le secteur des commandes d'avions civils a souffert de la crise du transport aérien et des effets de la concurrence internationale.

L'année 1984 semble se présenter sous de meilleurs auspices grâce au lancement des programmes Falcon 900 et Airbus A 320, ainsi qu'au soutien qu'a représenté la commande d'Airbus passée, en septembre 1984, par la Pan Am, commande qui pourrait avoir un effet d'entraînement auprès d'autres compagnies.

Avec M. Pintat, et malgré les explications que vous avez données à l'Assemblée nationale, nous aimerions, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous précisiez, au Sénat, le nombre exact d'appareils en option, en commande ferme et en location.

Peut-être pourrions-nous, alors, apprécier à sa juste valeur l'étendue de ce contrat.

L'année a également été marquée par le lancement, opéré par la société Dassault, du Falcon 900, dérivé du Falcon 50. Cet appareil, d'une capacité de dix-neuf passagers et pouvant assurer des trajets de longue distance, est destiné principalement à l'exportation. La rentabilité de ce programme, garantie à partir du 150<sup>e</sup> appareil, semble être pratiquement assurée, si la reprise de l'économie américaine se confirme, puisque 55 options ont déjà été enregistrées.

Il nous faut souligner que ce programme bénéficie d'une aide de l'Etat de 200 millions de francs. Avec celui de l'Airbus A 320, il est le seul qui voit la participation de l'Etat renforcée.

Notre commission a vivement regretté l'amputation des crédits votés pour 1984, et cela en cours d'année.

Aujourd'hui, elle s'inquiète des restrictions imposées à l'aviation légère dont la dotation passe de 19 millions à 14 millions de francs.

Une réduction de 25 p. 100 des crédits, c'est beaucoup plus que la rigueur budgétaire que vous avez indiquée, monsieur le secrétaire d'Etat. Le Sénat estime au contraire qu'il conviendrait d'abonder ces crédits plus que vous ne l'avez proposé à l'Assemblée nationale.

L'ensemble de ces considérations a conduit votre commission des affaires économiques et du Plan à laisser au Sénat le soin d'apprécier, dans sa sagesse, le budget de l'aviation civile pour 1985. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dreyfus-Schmidt, rapporteur spécial.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (routes) et, en remplacement de M. Jean-Pierre Masseret, rapporteur spécial (voies navigables).** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je rapporterai tout d'abord sur les routes, puis sur les voies navigables. Je dois dire que ces deux budgets ont comme caractéristique commune d'avoir été adoptés à l'unanimité par la commission des finances.

Le budget des routes n'est pas d'une lecture facile et ce pour deux raisons : d'une part, le regroupement intervenu à la suite du changement de gouvernement et opéré au sein de votre ministère a amené un regroupement de services, de telle manière que, si l'on veut comparer les budgets, il faut le faire avant transfert ; d'autre part, le lecteur est apparemment quelque peu inquiet face à la diminution de nombreux crédits. Mais il est annoncé que le fonds spécial de grands travaux viendra compenser les crédits manquants et même parfois au-delà encore, de telle manière qu'en définitive la commission des finances a cru pouvoir adopter ce budget.

Mes explications se diviseront en trois parties : tout d'abord, le développement du réseau routier national, ensuite l'entretien de ce réseau, et enfin la sécurité et la circulation routière.

En ce qui concerne le développement du réseau routier national, l'année 1984 reste marquée par l'adoption définitive d'un nouveau schéma directeur routier qui a été complété par décision du Gouvernement. Il comporte désormais 6 520 kilomètres d'autoroutes de liaison, dont 4 550 en service, 560 en travaux et 1 410 en projet ; 2 260 kilomètres de prolongement d'autoroutes, dont 1 000 kilomètres sont déjà réalisés ; enfin, 6 900 kilomètres d'autres grandes liaisons d'aménagement du territoire, le tout pour un réseau national de rase campagne de 34 000 kilomètres.

Certes, le nouveau schéma directeur ne comporte aucune précision sur les échéanciers de financement et de réalisation. Néanmoins, la loi de Plan 1984-1988 prévoit l'engagement d'au moins 500 kilomètres d'autoroutes pour l'ensemble de ces cinq années. Il est possible d'espérer que ce plan sera respecté. Il prévoit en effet pour cette année, 97 kilomètres d'autoroutes. Le retard, qui ne sera donc que de 3 kilomètres, pourra, nous l'espérons, être aisément rattrapé.

Un établissement public « Autoroutes de France » a été créé par la deuxième loi de finances rectificative pour 1982 afin d'assurer une péréquation des ressources des différentes sociétés d'économie mixte concessionnaires. Tous les usagers s'en félicitent car ils ont de moins en moins à payer des prix très différents par kilomètre d'autoroute.

Des négociations ont été engagées avec trois sociétés concessionnaires privées : la Société des autoroutes de la Côte basque, la Société des autoroutes de la région Rhône-Alpes et la Société des autoroutes Paris-Est-Lorraine. Ainsi, au 1<sup>er</sup> juillet 1984, la gestion du réseau autoroutier français relève de l'Etat pour 380,5 kilomètres, des sociétés d'économie mixte pour 3 825,2 kilomètres et de la société privée Cofiroute pour 628,4 kilomètres.

Examinons les perspectives pour 1985. Il sera possible de dégager 1 865 millions de francs pour les programmes routiers prévus dans les contrats de Plan avec les régions, de réserver 985 millions de francs pour la poursuite des grands programmes d'aménagement du territoire et enfin de lancer, je l'ai dit, 97 kilomètres de liaisons nouvelles — M. le ministre en a parlé tout à l'heure. Ainsi seront réalisées les sections Angers—Durtal, 30 kilomètres, Gannat—Montmarault, 32 kilomètres, et Saint-Quentin—Laon, 35 kilomètres.

Les contrats de plan Etat-Régions permettent d'éviter un saupoudrage des crédits, et chacun ayant à cœur de tenir ses engagements, d'importants projets deviendront réalité.

J'en arrive aux plans routiers spéciaux. Le plan routier breton devrait bénéficier de 365 millions de francs pour 1985 au lieu de 291,7 millions de francs pour 1984. L'effort annuel est donc maintenu.

Le plan routier Massif central fait partie des engagements pris par M. le Président de la République lors de son voyage dans le Limousin en 1982. L'enveloppe de 370 millions de francs qui lui a été consacrée en 1984 sera plus que maintenue

en francs constants puisqu'elle atteindra, en 1985, un montant de 494 millions de francs dont 460 millions de francs au titre des engagements unilatéraux de l'Etat.

Enfin il est prévu pour le plan Vosges une somme de 55,3 millions de francs contre 42 millions l'an dernier.

En ce qui concerne l'entretien du réseau routier national, il faut noter que 60 p. 100 de ce réseau sont renforcés. En revanche, les 40 p. 100 qui sont encore vulnérables nécessitent la mise en place de barrières de dégel qui, évidemment, constituent une gêne pour l'économie du pays. Pour 1985, 576 nouveaux kilomètres de chaussées seront renforcés pour un coût global de 845 millions de francs. A la fin de 1984, 17 230 kilomètres auront été traités sur un réseau national de plus de 30 000 kilomètres.

Un effort particulier sera réalisé en 1985 pour le renforcement et l'entretien des ouvrages d'art — tunnels et surtout ponts.

S'agissant de l'entretien des chaussées, il en existe deux sortes : l'entretien dit préventif déjà réalisé sur 62 p. 100 du réseau national, et l'entretien dit curatif qui concerne la remise en état minimale des itinéraires qui ne sont pas encore renforcés.

Les renforcements de chaussée seront en outre complétés par un bilan de sécurité destiné à déceler les points dangereux et les aménagements nécessaires. Enfin, en vertu d'une convention passée en 1960 avec la ville de Paris, l'Etat verse à celle-ci une contribution pour l'entretien des chaussées de la capitale. Son montant est actualisé chaque année par application d'une formule de révision en vertu de laquelle les crédits passeront de 45,7 millions de francs à 48,3 millions de francs en 1985, soit une augmentation de 5,7 p. 100.

C'est dans les parcs et centres autoroutiers qui assurent la sécurité des liaisons que s'inscrit le programme de viabilité hivernale améliorée dit réseau S.1. Nous constatons une pause dans ce domaine puisque ce réseau ne pourra pas, semble-t-il, être étendu cette année. C'est la rigueur des temps ! C'est paradoxal puisque ce réseau a précisément pour objet de protéger les routes de la rigueur des temps. (Sourires.) Néanmoins, 16 180 kilomètres de routes nationales et d'autoroutes ont bénéficié de ce service en 1984, soit 58 p. 100 au total du réseau.

Je ne m'étendrai pas sur la sécurité et la circulation routière ; M. le ministre l'a fait tout à l'heure. Je ferai seulement une constatation intéressante. Si, chaque année, 12 000 personnes trouvent encore la mort sur les routes et plus de 300 000 personnes y sont blessées, en 1983, le nombre d'accidents a diminué de 6,3 p. 100 et le nombre de blessés de 6,2 p. 100. Il reste, à l'évidence, « beaucoup, beaucoup, beaucoup à faire », mais beaucoup a déjà été fait. En cinq ans le nombre de cyclomotoristes tués a diminué de 31 p. 100 ; celui des motocyclistes de près de 24 p. 100 et celui des piétons de 8 p. 100.

En 1983, il y a eu 216 129 accidents, soit, je l'ai dit, 6,3 p. 100 de moins qu'en 1982 ; 11 946 tués, soit 3,7 p. 100 de moins que l'année précédente ; 301 422 blessés, soit une diminution de 6,2 p. 100. Ces résultats ont été enregistrés malgré un accroissement de circulation qui intéresse surtout les autoroutes où la circulation fait moins de victimes. La circulation sur les routes nationales s'en trouve facilitée et on y relève, de ce fait, moins d'accidents. Toutefois, si l'on ne dénombre, en rase campagne, que 26,4 p. 100 des accidents, cela représente 62,8 p. 100 des tués et 31,1 p. 100 des blessés. Les accidentés et les blessés de la circulation sont plus de la rue que de la route ; en revanche, les accidents de la route sont plus graves. A cause de la vitesse ? Quoi qu'il en soit, ces données permettent d'y réfléchir. Le nombre des usagers de voitures de tourisme qui ont été tués avait augmenté, entre 1978 et 1982, de 14 p. 100.

L'objectif des actions engagées est de réduire d'un tiers en cinq ans le taux de la mortalité routière.

Le programme Réagir permet à tous les intéressés de faire immédiatement une enquête sur les accidents pour rechercher les causes et tendre à les éliminer.

L'Etat incite les collectivités locales à s'intéresser au programme Objectif moins 10 p. 100 ; cinquante-sept départements et soixante-huit communes ou groupements de communes y ont déjà adhéré et les résultats sont fort encourageants. Ils le seront encore plus puisque le Gouvernement propose, dans le budget, de tripler la dotation de ce programme par rapport à 1984.

Les dotations prévues pour l'aménagement du réseau routier national ont diminué. Mais, là encore, l'effort du fonds spécial des grands travaux permettra de maintenir le même rythme que l'an dernier. De plus, une meilleure formation des conducteurs est recherchée ; M. le ministre en a parlé, je n'y reviens donc pas.

Je terminerai en parlant de la circulation routière. Elle se décompose en deux types d'actions : celles qui relèvent de l'exploitation routière et celles qui relèvent de l'information routière.

Dans le domaine de l'exploitation routière, nous connaissons tous les efforts qui sont faits au moment des vacances pour que les usagers empruntent tel itinéraire plutôt que tel autre. Le plus célèbre exemple est l'opération Palomar — nom inspiré des villes de Paris, Lyon et Marseille — car elle concerne l'axe le plus emprunté pendant les mois d'été.

Dans le domaine de l'information routière enfin, des capteurs d'enregistrement du niveau de trafic permettent de connaître l'état de la circulation. Ils sont directement reliés à un centre situé à Paris où les données sont traitées par ordinateurs. On reste centralisateur en matière de routes et de réseaux routiers, mais c'est bien normal puisque le réseau converge vers la capitale.

Enfin, il faut noter la participation aux magazines Télétel et Antiope.

En 1985, l'effort d'information sera renforcé dans trois domaines : l'équipement des autoroutes de dégagement des grandes métropoles, la modernisation des feux sur le réseau national dans les traversées de villes et l'information routière, avec notamment pour objectif d'accroître et de diversifier les services offerts aux usagers.

Telles sont les explications que j'avais à vous donner de la part de la commission des finances.

Monsieur le ministre, M. le président de la commission des finances, au cours de l'examen de ce budget en commission, a souligné le problème posé parce qu'il appelle — je lui laisse la responsabilité de ses propos — le « non-respect généralisé des limites de vitesse imposées aux véhicules utilitaires », ainsi que « l'absence de contrôle suffisant des systèmes d'échappement des gaz de ces véhicules ». Je vous remercie, monsieur le ministre, des réponses que vous me permettrez de donner à M. le président de la commission des finances sur ces deux questions. (Applaudissements sur les travées socialistes et sur certaines travées de la gauche démocratique.)

Je quitte maintenant la route pour les voies navigables ! Les voies navigables, comme celles de Dieu, étant impénétrables, et ayant conduit mon collègue Masseret qui prenait l'avion pour la Nouvelle-Calédonie — décidément, tous les modes de transport auront été honorés — il m'a prié de vous dire que le projet de budget pour 1985 marque, bien évidemment, du fait des contraintes de la rigueur, une diminution de l'ensemble des crédits affectés aux voies navigables, encore que, là aussi, le fonds spécial de grands travaux fera que la diminution sera moins importante qu'on aurait pu le craindre.

La diminution de l'ensemble des crédits est cependant très nette, puisqu'elle atteint 9,8 p. 100. Cette diminution est limitée en ce qui concerne les dépenses ordinaires ; elle est plus importante en ce qui concerne les dépenses en capital. Le rapporteur et la commission s'en plaignent tout en se félicitant, en revanche, du processus de modernisation de la profession, qui leur paraît bien engagé.

En ce qui concerne les dépenses ordinaires, les crédits consacrés au fonctionnement et à l'entretien des voies navigables, qui avaient connu une augmentation appréciable depuis 1981, diminueront de 3,4 p. 100 en 1985. Pour l'exploitation réglementée des voies navigables, les crédits sont reconduits au même niveau qu'en 1984, étant observé qu'alors ils avaient augmenté de plus de 23 p. 100.

Enfin, les aides à la batellerie sont nombreuses et s'élèveront à 50 millions de francs. Elles seront utilisées pour la poursuite de la modernisation du secteur artisanal de la batellerie et pour le plan de restructuration mis en œuvre depuis 1983 par la Compagnie française de navigation rhénane, dont les résultats nécessitent encore le maintien d'un concours de l'Etat de l'ordre de 30 millions de francs.

En ce qui concerne les dépenses en capital, elles constituent traditionnellement près des deux tiers des dépenses consacrées aux voies navigables et, dans le cadre du 9<sup>e</sup> Plan, il est prévu une priorité en leur faveur, afin d'accélérer l'effort de restauration du réseau.

Quant aux dépenses directement financées par l'Etat, la priorité qui s'attachait aux travaux de restauration du réseau est maintenue. En revanche, le niveau des investissements stagnera en francs courants.

Ainsi les grosses réparations rendues nécessaires par les retards accumulés pour l'entretien courant resteront au niveau de 50 millions de francs en autorisations de programme, tandis que la restructuration du réseau à grand gabarit absorbera 33 millions de francs et que 108 millions de francs seront consacrés à la rénovation du réseau Freycinet.

Quant aux investissements destinés par l'Etat aux grandes opérations, ils seront répartis de la manière suivante en autorisations de programme : 80 millions de francs pour les liaisons Nord-Belgique et le canal Dunkerque-Valenciennes ; 59,5 millions de francs pour le contournement du pont de Mâcon sur la Saône ; 25 millions de francs pour le canal du Rhône à Sète ;



17 millions de francs pour la liaison Saône—Rhin ; 5 millions de francs pour des études portant sur les liaisons Seine — Nord et Compiègne — Soissons.

Il faut ajouter aux dotations de l'Etat les concours apportés par certaines régions au financement des investissements ; ils sont loin d'être négligeables puisque les régions ont contribué à financer les infrastructures fluviales pour 25,3 millions de francs en 1983, des efforts particuliers étant faits pour les voies navigables par la Bourgogne, la Champagne-Ardenne, le Languedoc-Roussillon, la Lorraine et surtout le Nord-Pas-de-Calais.

Je vous l'ai dit, le recours au fonds spécial de grands travaux a permis de dégager au titre de la deuxième tranche 150 millions de francs pour l'aménagement du canal des Dunes entre les ports Ouest et Est de Dunkerque et pour la liaison Niffer — Mulhouse.

A ce propos, monsieur le ministre, deux questions méritent une réponse. Première question : que va-t-il advenir des 75 millions de francs dégagés pour la liaison Niffer — Mulhouse, qui font toujours l'objet d'une mesure de déblocage ? C'est mon ami Masseret qui avait prévu de vous poser cette question à laquelle, me semble-t-il, M. le Président de la République a apporté quelques éléments de réponse lors de son voyage à Mulhouse. Mais le Sénat aimerait que vous l'éclairiez de vive voix.

Deuxième question : compte tenu de la rigueur du budget pour 1985, ne serait-il pas indispensable qu'au titre de la quatrième tranche du F. S. G. T. le crédit envisagé initialement pour les voies navigables soit sensiblement augmenté pour atteindre au moins 200 millions de francs ?

J'en arrive à la deuxième partie de ces explications. Pour la modernisation des structures de la profession, le processus est bien engagé. Pour affronter la concurrence du rail et de la route — vous voyez, monsieur le président, que mon rôle est effectivement délicat puisque, après avoir rapporté le budget des routes, je rapporte maintenant le budget concurrent, celui des voies navigables (*sourires*) —, la rénovation du réseau doit s'accompagner d'une meilleure organisation de la profession et d'un plus grand dynamisme des entreprises.

A cet égard, votre commission des finances se félicite des actions qui ont été menées au cours des derniers mois par les pouvoirs publics, tant pour l'organisation de la profession que pour le renforcement de son dynamisme commercial.

En ce qui concerne l'organisation de la profession, l'année 1984 a constitué une étape importante puisque diverses mesures ont été prises pour pallier l'atomisation du pouvoir de décision et de la responsabilité relevée par la commission Grégoire.

Ainsi, la chambre nationale de la batellerie artisanale, instituée par l'article 40 de la loi d'orientation sur les transports du 30 décembre 1982, a-t-elle été organisée par le décret du 14 mai 1984. Etablissement public jouant le rôle d'une chambre de métiers, la C. N. B. A. a notamment pour mission de représenter les intérêts généraux de la batellerie artisanale, de participer à l'élaboration et à la mise en œuvre de la réglementation du transport fluvial au tour de rôle, de gérer les fonds destinés au soutien de la capacité de la cale artisanale, d'organiser des actions de formation et de créer des institutions d'entraide et d'assistance.

Dans l'immédiat, un conseil d'administration provisoire de quinze membres devrait être désigné rapidement sur proposition des organisations professionnelles représentatives, avec mission d'établir le registre des entreprises de la batellerie artisanale, le registre des patrons et compagnons bateliers et d'organiser les élections pour la mise en place du conseil d'administration définitif.

Outre la taxe prévue par l'article 71 du projet de loi de finances pour 1985, qui sera discutée à l'issue de l'examen de ce budget, et qui a pour objet de permettre à la C. N. B. A. de faire face à ses missions et de financer ses frais de fonctionnement, votre commission des finances note avec satisfaction l'institution d'une seconde taxe, non pas en tant que seconde taxe, mais en tant qu'elle est destinée à alimenter un fonds de soutien dont l'objet est de maintenir une capacité suffisante de la cale artisanale en cas de difficultés conjoncturelles.

Avec le produit attendu de cette taxe, soit 6 millions de francs en 1985, le fonds de soutien devrait financer les indemnités d'attente à l'affrètement, voire des aides au déplacement à vide, afin d'inciter les bateliers à se déplacer dans les régions où la demande de fret est suffisante.

D'autre part, compte tenu de ces nouvelles activités confiées à la C. N. B. A. il est clair qu'une redéfinition des missions de l'office national de la navigation s'impose. D'ores et déjà, son conseil d'administration a été élargi par un décret du 30 mai 1984 pour permettre d'associer les principales parties prenantes du transport fluvial et les salariés à la gestion de l'établisse-

ment. Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous indiquer où en sont sur ce point les projets du Gouvernement et dans quels délais il compte les faire aboutir.

En ce qui concerne le renforcement du dynamisme commercial de la profession, afin de regagner les parts de marchés qu'elle a perdues au cours des dernières années, les artisans bateliers, isolés, sans information, et sans pouvoir de négociation n'avaient pas suffisamment d'atouts à faire valoir. C'est pourquoi, là encore, à la suite des recommandations de la commission Grégoire, vous avez, le 12 octobre 1983, créé l'entreprise artisanale de transport par eau. Cette entreprise a le nouveau statut de coopérative prévu par la loi d'économie sociale du 20 juillet 1983. Elle regroupe 2 200 des quelque 2 600 entreprises de transport fluvial ; cette entreprise commerciale est capable de négocier pour le compte de l'ensemble des artisans bateliers, des contrats de transport attractifs avec les principaux clients de la voie d'eau. Elle a pour mission, d'une part, d'offrir aux clients du tour de rôle une plus grande souplesse de négociation commerciale, que ce soit en matière de prix ou de conditions de transport, d'autre part, d'assurer une meilleure gestion de la cale travaillant au tour de rôle par une plus grande connaissance de la demande de transport et une répartition géographique de la cale mieux adaptée.

Afin de remplir ces missions, cette entreprise disposera d'un fonds d'intervention commerciale permettant de financer, dans le cadre de relations contractuelles, des remises consenties aux chargeurs en fonction des tonnages transportés. Ce qui explique, la création, par le décret du 9 avril 1984, d'une taxe parafiscale qui sera perçue par l'office national de la navigation sur les transports fluviaux exécutés au tour de rôle. Cette taxe devrait rapporter 12 milliards de francs en année pleine.

Grâce à une subvention de l'Etat, cet organisme a pu fonctionner depuis le début de l'année 1984. Plusieurs contrats ont été passés depuis la création de l'entreprise, notamment avec des opérateurs céréaliers de la vallée de la Seine ; des résultats significatifs ont été obtenus sur des trafics de céréales à destination de Rouen.

A l'avenir, la disposition du fonds d'intervention devrait permettre à cette entreprise de diversifier et de développer ses actions, dans le cadre d'une convention à signer avec l'office national de la navigation.

Compte tenu de cette double évolution favorable de l'organisation de la profession et du renforcement de son dynamisme commercial, et en dépit de la rigueur qui marque le budget proprement dit, corrigé — je l'ai dit — par des apports du fonds spécial de grands travaux, dont nous espérons que vous nous annoncerez qu'ils seront encore plus grands que nous pouvons l'espérer jusqu'à maintenant, votre commission des finances, comme je l'ai indiqué au début de mon exposé, a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits des voies navigables. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Braconnier, rapporteur pour avis.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (routes et voies navigables).** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'analyse que j'ai été amené à faire du budget des routes et de celui des voies navigables m'amène en quelque sorte à aller en sens contraire ou à contre-courant des déclarations de mon prédécesseur.

En effet, si le projet de budget des transports intérieurs se situe bien dans le contexte marqué par le souci de mieux maîtriser la dépense publique, celui des routes et des voies navigables en subit les conséquences avec une plus extrême rigueur et cette distorsion témoigne d'une conception pour le moins curieuse du développement harmonieux et complémentaire des différents modes de transports, tel qu'il devait être assuré si l'on en croit du moins l'article 3 de la loi d'orientation des transports intérieurs.

C'est ainsi que pour les routes, la comparaison des budgets 1984-1985, après reclassement des dépenses, permet d'observer qu'en francs courants les moyens d'engagement, dépenses ordinaires, plus autorisations de programme, sont en baisse de 9,1 p. 100 et que les moyens de paiement, plus spécialement les crédits de paiement, diminuent de 12,4 p. 100, de sorte que les volumes de travaux escomptés pour 1985 régresseront respectivement de 14 et 17 p. 100, dans l'hypothèse où les coûts ne croîtraient pas plus de 5 p. 100, ce qui, avouons-le, est bien modeste.

Certes, ce projet de budget en décroissance importante par rapport au précédent s'accompagne d'une promesse de compensation du fonds spécial de grands travaux. Parlons-en !

Selon vos déclarations, ce fonds déblocuerait, en 1985, une quatrième tranche d'un montant de 6 milliards de francs dont le tiers pourrait être affecté aux routes, soit environ 2 milliards.

Il s'agit là, bien entendu, d'une hypothèse haute, puisque la répartition des crédits n'est pas connue à ce jour et que nous n'avons aucune précision sur la date de sa présentation au Parlement. Aussi souhaiterions-nous obtenir de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, des réponses précises à ces deux questions : combien et quand ?

Cependant, j'observe qu'en retenant l'hypothèse optimiste où ces 2 milliards de francs seraient effectivement débloqués pour 1985, les moyens d'engagement ne seraient supérieurs que de 5 p. 100 en francs courants, c'est-à-dire qu'il ne pourrait y avoir aucun accroissement du volume des travaux par rapport à l'année précédente. En revanche, si les contraintes de l'exercice 1985 vous conduisent à renouveler l'opération de 1984 qui a, je le rappelle, consisté à débloquer, dans un premier temps, 1 015 millions de francs au titre du fonds spécial, puis le 29 mars dernier à annuler 1 038 millions de francs d'engagement, on ne peut, hélas ! qu'être sceptique sur l'apport net de ce fonds. Aussi attendons-nous de votre part, là aussi monsieur le secrétaire d'Etat, une déclaration permettant d'atténuer nos craintes.

Cela étant dit, le budget, tel qu'il se présente à ce jour, risque de freiner singulièrement le développement de nos infrastructures routières et, en premier lieu, celui du réseau autoroutier.

Or, dans le schéma directeur des routes et autoroutes du 18 avril 1984, il était précisé qu'entre 1984 et 1988, cent à cent soixante kilomètres d'autoroute devaient être mis en chantier chaque année.

En 1984, 76 kilomètres d'autoroute ont été lancés et, pour 1985, vous en prévoyez 97 kilomètres ; c'est fort bien. Mais les crédits de paiement affectés à la réalisation d'autoroutes s'élèvent à 583 500 000 francs contre 855 millions de francs en 1984 et les autorisations de programme atteignent 662 500 000 francs contre 926 millions de francs en 1984.

Avec des crédits en baisse sensible, on voit mal comment on pourrait construire plus de kilomètres en 1985 qu'en 1984 ! J'ai vérifié mes chiffres dans le rapport de M. Pierret de l'Assemblée nationale pour qu'on ne puisse me dire que je les maquille quelque peu.

En outre, nul ne sait à ce jour si les prêts du F.D.E.S. seront accordés ni quand ils le seront. Chacun sait que l'accord est indispensable pour ouvrir les chantiers.

Nous ne demandons qu'à partager votre optimisme puisque, selon vos déclarations à l'Assemblée nationale, vous comptez majorer le programme prévu pour 1985 de près de 100 kilomètres lorsque la répartition définitive du F.S.G.T. sera effectuée. Cette déclaration mérite d'être explicitée davantage et j'ose espérer que vous nous apporterez les précisions nécessaires à cette tribune, monsieur le secrétaire d'Etat.

En ce qui concerne les renforcements coordonnés de routes nationales portant encore sur 8 000 kilomètres, au rythme prévu pour 1985, soit 576 kilomètres par an, il faudra à peu près quinze ans pour en terminer, ce qui ne sera possible d'ailleurs qu'avec un apport notable du fonds spécial puisque les crédits inscrits au budget lui-même sont en diminution de 18 p. 100 : 727 millions de francs contre 888 millions en 1984.

En outre — je tiens à vous le signaler, monsieur le secrétaire d'Etat — compte tenu de la procédure d'attribution de ces crédits, il faut actuellement dix mois pour qu'ils soient réellement affectés aux directions départementales de l'équipement. A titre d'exemple, le programme pour les opérations de sécurité sur les routes nationales, voté en 1983 lors de la loi de finances pour 1984, vient seulement d'être reçu par les préfets et je tiens les documents à votre disposition. Certes, la procédure de régularisation budgétaire doit se conformer à certaines règles, mais elle ne risque pas l'excès de vitesse !

Quant à l'entretien préventif des routes et autoroutes, les crédits inscrits permettront de réaliser sensiblement le même volume de travaux qu'en 1984. Cet effort est cependant insuffisant pour empêcher la dégradation de nombreuses sections de nos routes nationales et j'ai reçu, à cet égard, de nombreuses réclamations.

Quant au réseau non autoroutier, son développement sera singulièrement freiné en 1985, particulièrement en ce qui concerne les rocades de déviation d'agglomération, ce qui constitue un fâcheux handicap pour l'amélioration de la circulation urbaine et pour la sécurité routière.

Les contrats de plan Etat-régions et les programmes d'aménagement du territoire semblent se réaliser dans de bonnes conditions, même si la promesse répétée que les engagements de l'Etat seront tenus n'est guère contraignante puisqu'elle ne porte que sur moins de la moitié des dotations inscrites au budget.

Qu'il me soit cependant permis de souligner un aspect de financement qui ne joue pas plus en faveur des régions que des collectivités locales.

En effet, sauf exception, les contrats de plan sont financés de la manière suivante : rase campagne, 50 p. 100 de l'Etat, 50 p. 100 de la région ; milieu urbain, 27,5 p. 100 de l'Etat, 27,5 p. 100 de la région et 45 p. 100 des collectivités locales.

C'est déjà peu par rapport aux anciennes modalités mais, monsieur le ministre, j'attire votre attention sur le fait que l'Etat, récupérant les 18,6 p. 100 de la T.V.A. sur la totalité de l'opération, son apport n'est en réalité que de 31,4 p. 100 pour la voirie rase campagne et de 8,9 p. 100 pour les opérations en milieu urbain. Ainsi, la fiscalité locale finance-t-elle, en l'occurrence, une partie non négligeable des recettes de l'Etat. On a souvent parlé de transferts de charges. Permettez-moi d'évoquer une fois de plus ce grave problème.

Quant aux moyens accordés à la politique de la sécurité routière, ils régressent de 8,6 p. 100 en autorisations de programme mais se maintiennent en crédits de paiement, tout au moins en francs courants.

En toute objectivité, je dois reconnaître qu'un effort significatif est consenti en faveur du programme « objectif moins 10 p. 100 » puisque les crédits passent de 35 300 000 francs à 101 300 000 francs pour 1985, ce qui est fort honorable.

Sans doute cet effort permettra-t-il d'accroître la sécurité routière et de diminuer encore le nombre des accidents de la route, lesquels, malgré un accroissement du trafic de 2 p. 100, ont légèrement régressé en 1983. Les chiffres du premier semestre de 1984 confirment cette tendance.

En revanche, lors d'un comité interministériel pour la sécurité routière tenu en avril 1984, certaines dispositions avaient été envisagées. Elles concernaient notamment le contrôle de la sécurité des véhicules, l'éducation et la formation des conducteurs, la réforme pénale avec le dépôt d'un projet de loi, le permis à points et la réforme du permis moto. Je ne puis que m'en réjouir, ayant personnellement préconisé ces mesures, si toutefois elles reçoivent votre aval et celui des ministères concernés, la sécurité routière relevant de douze ministères, comme chacun le sait. Aussi aimerais-je savoir si vous entendez les mettre en pratique.

Si les moyens mis en œuvre en faveur de l'entretien et du développement du réseau routier pour 1985 sont faibles, comment dès lors qualifier ceux qui sont consacrés aux voies navigables ? Cette nouvelle politique marque un grave infléchissement de la tendance observée depuis 1982, qui avait été caractérisée par une progression, certes modeste, mais réelle des crédits affectés à ce mode de transport.

De plus, la publication du rapport Grégoire était porteuse d'espoir et son adoption par le conseil des ministres en juin 1983, puis en avril 1984, affirmait concrètement la volonté gouvernementale de doter notre pays d'un réseau moderne et adapté aux infrastructures fluviales.

Ce schéma, faut-il le rappeler, déterminait quatre grandes priorités : l'entretien et la restauration du réseau ; la poursuite de l'aménagement des vallées, enfin la réalisation progressive des liaisons inter-bassins.

En outre, le Parlement avait adopté une loi fixant l'extension des missions de la compagnie nationale du Rhône à toutes les liaisons inter-bassins à grand gabarit et cette opération devait être source de financement complémentaire pour les voies navigables.

Enfin, il n'était pas inutile de rappeler qu'un rapport Grégoire avait chiffré les moyens d'une telle politique : l'hypothèse basse, celle au fil de l'eau, prévoyait une enveloppe annuelle de 500 millions de francs, valeur 1983. L'hypothèse haute qui, seule, permettait l'entretien, la restauration et la réalisation des trois liaisons inter-bassins en dix ans, aurait exigé une dotation de 1 500 millions de francs par an. Cela dit, comme l'indiquait le rapport Grégoire, ce n'était qu'à partir de la troisième hypothèse qu'il était possible de donner à la voie d'eau une chance de se maintenir dans le système des transports. Or, la troisième hypothèse nécessitait un effort de 4 500 millions de francs en cinq ans, soit 900 millions de francs par an.

Face à ces perspectives encourageantes, hier encore clairement exprimées, la réalité budgétaire de 1985 est bien sombre : 402 500 000 francs courants, soit 100 millions de moins que l'hypothèse la plus basse du rapport Grégoire. Encore n'est-il pas tenu compte ici du coefficient correcteur de l'inflation constatée entre 1983 et 1985, ce qui ne serait pas à votre avantage puisque cette prise en compte ne ferait qu'accroître plus sensiblement encore la différence entre les besoins et les moyens.

Ces crédits inscrits à votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, sont en eux-mêmes extrêmement faibles. Ne risquent-ils pas, en outre, d'être amputés par une décision d'annulation de crédits, comme cela s'est passé cette année où les 408 millions de francs initialement prévus ont été ramenés à 306 millions de francs ? Pouvez-vous nous assurer, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'en 1985 il n'en sera pas de même ?

Pouvez-vous également nous apporter quelques assurances sur un éventuel déblocage du fonds spécial des grands travaux en faveur des voies navigables ? En effet, certaines informations laissent espérer un abondement de 45 millions de francs. Il conviendrait de savoir s'il s'agit d'une éventualité ou d'une certitude. A moins que ces 45 millions ne soient destinés à atténuer les effets pervers d'une quelconque annulation de crédits, cette technique étant appelée à devenir un principe sacro-saint !

Cependant, cette année — je dois le reconnaître — 150 millions de francs ont été accordés pour les voies navigables au titre du fonds spécial des grands travaux. Si, comme mon prédécesseur à cette tribune l'a indiqué, 75 millions de francs ont été effectivement attribués pour l'avant-port de Dunkerque, en revanche la situation est moins claire pour Niffer-Mulhouse puisque ces crédits restent bloqués. Ce problème mériterait de votre part, monsieur le secrétaire d'Etat, une explication.

Quant à la dérivation de Mâcon, qui semble noyée dans le maquis de la procédure de la déclaration d'utilité publique, connaîtra-t-elle, en 1985, un début de réalisation ? Les crédits inscrits ne risquent-ils pas, là aussi, d'être annulés ?

Ces questions ponctuelles ne doivent cependant pas faire oublier les grands problèmes qui se posent actuellement. L'effort de l'Etat — il faut le déplorer — est nettement insuffisant. Mais d'autres financements sont possibles dans un cadre non budgétaire. Il s'agit de recettes provenant de la compagnie nationale du Rhône « permettant à cette dernière » — selon vos déclarations à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre — « de disposer de moyens nécessaires à la poursuite de sa mission » Il s'agit également d'élaborer « un programme indicatif de projets importants d'infrastructures de transports d'intérêt communautaire réalisable à moyen terme », qui pourrait être approuvé par la commission de Bruxelles et, sans aucun doute, bénéficier pour partie de financements de la Communauté européenne.

Sur ces deux perspectives, quel est l'avis du Gouvernement ? Peut-être faudra-t-il attendre le résultat de nouvelles études sur la rentabilité des trois grandes liaisons avant d'en décider la réalisation, si l'on en croit les déclarations que vous avez faites à l'Assemblée nationale ? Dans ces conditions, on est en droit de se demander à quoi a servi le rapport Grégoire.

Si j'ai bien compris, votre dilemme est le suivant, monsieur le ministre : pourquoi proposer le vote de crédits pour la réalisation de grandes liaisons fluviales puisqu'il n'existe pas d'étude fiable et actualisée ? De même, *a contrario*, à quoi bon entreprendre de nouvelles études puisque des crédits significatifs ne peuvent être dégagés ? Ainsi l'optimisme relatif avec lequel vous avez présenté le budget des routes et celui des voies navigables, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, masque difficilement la réalité financière. L'un, comme l'autre, ressemble étrangement à une équation dans laquelle entrent beaucoup d'inconnues et surtout de variables, ce qui les rend pratiquement insolubles.

Une seule certitude demeure : le volume des travaux, tant en ce qui concerne les voies navigables que les routes, connaîtra cette année encore une baisse sensible, ce qui aura, vous le savez, des conséquences fâcheuses sur l'économie du pays. Pour ne citer qu'un seul exemple, le secteur du bâtiment et des travaux publics, qui a perdu en 1984 près de 35 000 emplois, est assuré d'en perdre infiniment plus en 1985.

C'est pourquoi au nom de la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat, je ne puis qu'émettre un avis défavorable — et j'en suis désolé — sur les crédits relatifs aux routes et voies navigables. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord remercier les rapporteurs pour le travail qu'ils ont accompli.

Ce que j'ai pu lire ou entendre me montre l'intérêt qu'ils ont porté à ces dossiers des transports et la connaissance qu'ils en ont tant au niveau des entreprises et des infrastructures qu'au niveau des hommes.

C'est pourquoi je ne peux m'empêcher de souligner que de nombreux aspects positifs ont été reconnus à ce budget.

Vous avez été conduits, messieurs, soit à approuver les crédits qui vous étaient proposés, soit à vous en remettre à la sagesse — qui est grande — de votre assemblée, soit malheureusement, à rejeter ces crédits. Il fallait bien, hélas, que quelqu'un marque en quelque sorte d'un contrepoint le concert des avis positifs.

Quantitativement, j'éprouve cependant un certain sentiment de satisfaction. Monsieur Braconnier, vos propos étaient d'ailleurs nuancés, encore que, parfois, ils aient été empreints d'une sévé-

rité quelque peu excessive ; mais j'y reviendrai ultérieurement.

Ce projet de budget a suscité de l'intérêt. J'ajoute qu'il ne saurait en aucun cas soulever une opposition systématique.

J'en viens à la deuxième observation d'ensemble que je voudrais présenter.

Messieurs les sénateurs, il existe une contradiction entre votre appel croissant à l'intervention de l'Etat et votre philosophie libérale qui vous porte à dire que l'Etat intervient trop. J'ai coutume de répondre à de telles interpellations qu'effectivement l'Etat intervient parfois trop dans la vie économique, mais qu'il répond aussi, bien souvent, à une demande des acteurs économiques eux-mêmes.

Il faut cependant savoir également que les interventions de l'Etat doivent avoir des limites.

J'en viens maintenant à ma troisième observation à caractère général. Très souvent, on s'appuie sur les chiffres de l'année précédente pour juger des chiffres de l'année en cours ou de l'année à venir.

Nous vivons — chacun en convient — dans une société en pleine mutation, dans une société où la vérité d'hier n'est pas forcément celle d'aujourd'hui et encore moins celle de demain. J'attire donc votre attention sur le fait qu'il n'est pas sain de reconduire — ne serait-ce qu'à l'identique — des réalités budgétaires qui ne sont pas forcément de saison. Nous devons faire les choix les mieux adaptés, les plus actuels et les plus pertinents ; on ne peut pas se contenter de comparaisons qui ne portent que sur des chiffres.

Cela étant dit, je voudrais traiter certains points essentiels qui ont été évoqués par les différents rapporteurs.

Tout d'abord, madame Rapuzzi, j'ai apprécié, non seulement les conclusions de la commission des finances, mais aussi votre analyse qui faisait la balance entre les aspects positifs et les aspects négatifs de ce projet de budget.

Il est exact que nous avons fait ce qui était nécessaire pour modérer nos dépenses sans remettre en cause la qualité de l'administration. Il est également exact que nous avons réalisé des efforts en matière de recherche ; et j'ai apprécié que vous l'avez parfaitement souligné.

Mais je me dois tout particulièrement de retenir que vous avez été sensible à l'attention que nous avons portée au problème des transports en province. Je puis d'ailleurs vous affirmer, étant provincial moi-même, que nous serons attentifs à ce que la règle du jeu de la décentralisation, à laquelle vous êtes attachée, comme moi-même, madame le sénateur, soit respectée d'une façon parfaitement loyale ; et je l'ai déjà indiqué dans mon propos liminaire.

J'en viens maintenant à un sujet plus précis, la S.N.C.F.

L'intervention du F.S.G.T. dans la réalisation du T.G.V.-Atlantique n'est pas la marque d'une débudgétisation qui devrait nous alarmer.

Il est vrai que, pour la réalisation du T.G.V. Sud-Est, il n'y a pas eu d'intervention d'un instrument semblable au F.S.G.T. et que ce lourd investissement a été intégralement pris en charge par la S.N.C.F.

Comme le taux de rentabilité attendu du T.G.V. Atlantique est d'environ 12 p. 100 — sans compter les effets induits de cette réalisation sur l'ensemble de l'économie, que ce soit en matière d'énergie ou d'industrie — il s'agit d'un bon placement pour la S.N.C.F. ; que le F.S.G.T. vienne conforter cette démarche me semble donc être de bonne politique d'autant que cela permet de diminuer des frais financiers dont un certain nombre d'intervenants se sont accordés à souligner l'importance pour la S.N.C.F.

Par conséquent, tant en ce qui concerne l'administration centrale qu'en ce qui concerne la pratique de la décentralisation, nous nous efforçons de concilier rigueur, efficacité et loyauté.

M. Berchet a évoqué la S.N.C.F. ; il a déclaré, ce que je conteste, que peu de progrès étaient réalisés.

Le déficit de la S.N.C.F. sera réduit de près de 3 milliards de francs en 1984 par rapport à 1983 et nous continuerons l'effort en diminuant à nouveau le déficit de 1 milliard de francs.

Je ne puis vous laisser dire qu'il s'agit d'une « œuvre sociale » pour la nation. Il est certes exact que la nation contribue à l'existence d'un réseau ferroviaire qui couvre l'ensemble de la France, mais les niveaux de contribution de l'Etat comparés à ceux des autres pays disposant d'un réseau ferroviaire digne de ce nom sont — je le crois — tout à fait comparables. Je pense donc que les cheminots peuvent être fiers des résultats auxquels ils ont abouti. Nous leur demandons certes des efforts, mais dans le contrat de plan, et nous le verrons dès cette année, des éclaircies apparaissent.

Il est important que, dans un projet d'entreprise au service de la nation, les uns comme les autres voient leurs efforts porter leurs fruits progressivement et c'est bien ce à quoi nous

nous employons. Il y a la modernisation technologique, la modernisation économique, comme je l'ai dit, mais il y a aussi la modernisation sociale qui doit permettre à cette entreprise de vivre mieux avec son temps que par le passé, dans un monde qui change et dans lequel la concurrence des modes de transport n'est pas simplement l'aventure, si j'ose dire, d'un rapporteur qui doit remplacer l'un de ses collègues. (Sourires.) Le ministre qui doit gérer cela tous les jours sait bien ce qu'est la concurrence entre les différents modes de transport, monsieur Dreyfus-Schmidt, et c'est plus compliqué parfois que de prononcer de simples interventions en séance.

Je sais que vous êtes convaincu que nous nous efforçons, comme je l'ai dit tout à l'heure et je le souligne, de faire en sorte que nos transports vivent dans un pluralisme positif, intelligent, et finalement porteur de compétitivité économique.

Un certain nombre d'autres sujets ont également été évoqués, notamment le problème des routiers.

Vous avez dit que les évolutions de la fiscalité pétrolière compensaient les baisses de T.V.A. Je ne voudrais pas que l'on sous-estime les efforts qui sont réalisés en matière de T.V.A. Les uns ou les autres, vous avez d'ailleurs souligné que ces efforts avaient été, non seulement confirmés, mais accélérés. Jusqu'à preuve du contraire, je crois pouvoir dire que nous sommes encore dans une phase bénéficiaire par rapport à la situation antérieure s'agissant de la part de la fiscalité.

Il a également été question de mesures de « saupoudrage » en faveur des routiers. Ce n'est pas exact ; nous nous efforçons d'avoir une vision d'ensemble et d'apporter des réponses aux problèmes qui doivent être traités.

Le terme « saupoudrage » est un mot commode, c'est un mot d'opposition et je crois l'avoir moi-même employé !

Il faut savoir que, dans un monde où tout est inscrit dans des dispositions budgétaires, certaines interventions ponctuelles sont parfois très efficaces. Près de 14 millions de francs sont consacrés à la formation, mais ces crédits peuvent avoir des effets induits tout à fait considérables, notamment sur la qualification des hommes, sur la performance des entreprises, sur la sécurité routière. Il ne faut pas sous-estimer les effets multiplicateurs de certaines dispositions.

En revanche, et vous savez que j'ai déjà pris des initiatives à cet égard, comme je l'ai dit dans mon propos liminaire, la France jouera, au sein d'une Europe élargie, un rôle de « carrefour » dont le ferroviaire comme le routier doivent bénéficier.

Je ne puis donc que souscrire à votre souhait de développer les « pavillons » français à l'étranger. J'ai récemment tenu des réunions afin de donner un dynamisme nouveau à cette stratégie.

Lorsque nous exportons des produits français, il serait bon que nous exportions également les transports correspondants. Cela se fait déjà, mais cela peut se faire plus encore.

Le Gouvernement français est d'ailleurs disposé — des contacts seront pris au cours des prochains jours — à prendre des initiatives afin que les auteurs de dispositions législatives qui nuiraient au développement du transport routier en Europe rencontrent des obstacles. Mais je ne m'étendrai pas aujourd'hui sur ce sujet car nous sommes dans une phase de négociation diplomatique. Je fais ainsi allusion aux décisions qui viennent d'être prises en Suisse ; le Gouvernement français ne laissera pas faire sans réagir.

Je note cependant, monsieur Berchet, que, malgré vos propos plus ou moins nuancés, la commission des affaires économiques s'en remet à la sagesse du Sénat.

M. Pintat a évoqué le secteur du transport aérien qu'il connaît bien. Bien des choses seraient à dire, mais je limiterai mon exposé à quelques thèmes.

Monsieur Pintat, je regrette — mais d'autres l'ont fait plus que vous — que vous n'avez pas davantage insisté sur les conséquences de la déréglementation qui constituera sans doute, au cours des prochaines années, une des questions fondamentales pour les transports aériens tant français, européens, qu'internationaux en raison des retombées négatives ou positives qu'elle implique sur la construction aéronautique.

Monsieur le rapporteur, vous avez parlé d'un corporatisme regrettable sur le plan social. Je suis favorable à l'esprit d'entreprise, à la solidarité dans la collectivité de travail. Il convient cependant de savoir que cette solidarité doit cesser de jouer à partir du moment où celle de la nation est en jeu.

Comme vous, monsieur le sénateur, j'estime que pour ce qui est du pilotage de l'Airbus A 320, nos personnels navigants doivent être lucides et réalistes. Eux qui ont l'habitude de vivre — c'est sans doute une des professions qui le font le plus — dans un environnement technologique avancé, ne peu-

vent pas ne pas comprendre la nécessité de tenir compte de ces réalités technologiques nouvelles. C'est pourquoi, je pense que la sagesse l'emportera.

La fragilité du contrat signé avec la Pan Am a été évoquée. Vous connaissez le principe de la « confidentialité » qui doit régner dans les affaires. Néanmoins, je me dois de vous dire que si le contrat n'est pas encore signé définitivement, cela signifie, non pas un désengagement de la compagnie, mais des délais plus longs que prévus dans la mise au point des termes mêmes de ce contrat. Vous connaissez, en effet, la minutie que les hommes de loi américains apportent à la rédaction des textes.

En revanche, la direction de la Pan Am a toujours la ferme intention de mettre des Airbus en service avant Noël. La preuve en est que des équipages s'entraînent actuellement sur de tels matériels. Dans ce domaine aussi, les choses avancent normalement et il n'y a pas lieu d'être inquiet.

Vous me permettrez cependant de présenter une observation supplémentaire. Il semblerait que certains intervenants éprouvent une certaine satisfaction, en quelque sorte morbide, à ce que les choses se passent mal. Nous sommes tous fiers de notre construction aéronautique et j'aimerais que tout le monde avance dans le même sens. Aussi ne faut-il pas émettre de doutes là où il n'y a pas lieu d'en émettre.

La S.N.E.C.M.A. a été qualifiée d'« albatros ». J'imagine que le président Bénichou appréciera cette image !

Il est vrai que se pose le problème du développement de cette entreprise qui a réussi à maîtriser une technologie avancée en matière de motorisation. Nous en sommes très heureux. Cette situation inhabituelle est peu séduisante pour les médias et l'opinion publique, car il s'agit de moteurs et non d'avions.

Vous avez eu raison de souligner que la S.N.E.C.M.A. est une entreprise tout à fait remarquable qui nous apporte de grandes satisfactions en matière de commerce extérieur.

Je me suis déjà exprimé au sujet de l'aviation légère et sportive, mais j'aurai l'occasion d'y revenir.

S'agissant de l'Aéroport de Paris et du problème du F.I.D.E.S., qui ont été évoqués, notamment par M. Berchet au nom de M. Legrand, je dois dire qu'il convient de ne pas dramatiser à l'excès une situation qui n'est certes peut-être pas des plus confortables ; j'insiste cependant sur le fait que, dans le cadre d'un effort général de rigueur qui est demandé à la nation tout entière, lorsque certains secteurs sont porteurs d'avenir, chacun doit y apporter sa contribution afin de participer au redressement national.

C'est vrai que dans le secteur aéronautique en général, qu'il s'agisse du secteur aéroportuaire, de la construction ou des compagnies aériennes, on a enregistré des résultats plus heureux que dans d'autres branches industrielles, mais je ne vois pas à quel titre on ne leur demanderait pas de participer à une opération de rééchelonnement qui n'est pas gratuite, mais qui est un effort réclamé à d'autres secteurs également.

Par conséquent, il convient de garder toute mesure et toute raison, afin de ne pas faire un problème de ce qui est simplement des ajustements.

A propos du contrat Pan-Am, je précise à M. Legrand que le détail de ce contrat figure dans le rapport de M. Pintat, à la page 24. Cette lecture m'évitera de répéter ce que j'ai déjà dit à l'Assemblée nationale.

M. Dreyfus-Schmidt — très polyvalent aujourd'hui (sourires) — a évoqué le problème des routes. Je ne répondrai pas à la place de Paul Quilès qui a été obligé de s'absenter momentanément pour participer à un comité interministériel mais qui reviendra tout à l'heure pour répondre à tous les intervenants sur le secteur routier et la sécurité routière.

Je me contenterai de dire un mot du problème de la vitesse des camions et du contrôle des gaz d'échappement, qui n'est pas simple et a une dimension européenne. Si nous sommes prêts à accepter des normes européennes, comme je l'ai dit dans mon propos initial, nous souhaitons que celles-ci ne soient pénalisantes ni pour les entreprises, ni pour les constructeurs, ni pour le personnel.

Nous sommes disposés à ouvrir plus largement toutes les frontières de l'Europe, le Président de la République en a donné l'exemple à cet égard, à condition que la règle du jeu soit la même pour tous et que les contraintes soient égales pour chacun.

M. Braconnier et M. Dreyfus-Schmidt ont évoqué les voies navigables. Je ne peux que reprendre ce que j'ai dit à la tribune : 1985, c'est d'abord l'année de mise en place et de montée en puissance des structures. Il est certain qu'il faut mettre les choses en ordre. Nous avons décidé de rénover trois structures que vous avez évoquées. Il faut, en effet, que ces structures se mettent en place et qu'elles délibèrent. Nous allons nommer des personnes qualifiées à l'intérieur de ces structures. Elles estimeront sans doute, avec raison, quelque peu singulier que, ces structures ayant été créées et ayant reçu des responsabilités, ces personnes se trouvent placées devant le fait accompli par le Gouvernement.

Je vous le confirme donc, ces structures — l'office national de la navigation, l'E.A.T.E. ou la chambre nationale de la batellerie artisanale — vont être rendues opérationnelles et feront les propositions nécessaires pour que le programme fondé, c'est vrai, sur le rapport de la commission Grégoire puisse être mis en œuvre en tenant compte de l'avis de toutes ces personnes qualifiées.

J'ai déjà eu l'occasion de m'exprimer au sujet de la C.N.R. Je souhaite qu'elle ait les moyens de travailler mais je souhaite aussi qu'elle n'absorbe pas la substance des autres entreprises nationales. Il faut éviter ce genre de transfert plus ou moins équilibré.

On peut également imaginer le rôle nouveau de l'Europe dans des réseaux de voies navigables d'intérêt européen. C'est une perspective qui fait partie de nos préoccupations.

A propos de la section Niffer-Mulhouse, je ne peux que reprendre ce qu'a dit M. le Président de la République, à savoir que le dossier continue de faire son chemin.

Au sujet du fonds spécial de grands travaux, je ne puis me substituer ni au conseil des ministres, ni aux assemblées qui doivent délibérer pour me prononcer sur les dates et les niveaux. Nous travaillons d'ores et déjà sur la première perspective de 4 500 millions de francs destinés à la première phase du F.S.G.T. n° 4. Par conséquent, là aussi, sans entrer dans des détails qui ne seraient pas opportuns et qui n'ont pas fait l'objet de tous les arbitrages, je puis quand même dire que le F.S.G.T. interviendra d'une façon très substantielle pour conforter les budgets de l'urbanisme, du logement et des transports, et nous y aurons véritablement une part plus que significative. Mais je ne veux pas anticiper.

En tout cas, les esquisses sur lesquelles nous travaillons aujourd'hui et les premiers pré-arbitrages rendus vont dans le sens des propos qui ont été tenus par M. Quilès et que je confirme pour le secteur que j'ai en charge. A terme, nous atteindrons les objectifs que nous nous sommes fixés et sur lesquels nous vous demandons de délibérer.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je n'insisterai pas davantage. Les propos que j'ai entendus laissent persister un grand nombre de questions, voire de points plus ou moins sombres mais, dans l'ensemble, j'ai cru comprendre que vous manifestiez de l'intérêt pour ce budget des transports. De plus, votre analyse montre que, au fond de vous-mêmes, vous estimez que nous l'avons abordé avec responsabilité dans un cadre de rigueur et de difficultés budgétaires, compte tenu de la crise internationale à laquelle est soumis notre pays. J'espère que cette responsabilité sera comprise et que vous nous apporterez votre approbation. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Pintat, rapporteur spécial.

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt votre exposé, qui a été comme à l'accoutumée de qualité et très bien documenté. Je vous ai d'ailleurs connu exerçant des responsabilités dans d'autres spécialités, telles que l'énergie, où vous avez toujours montré beaucoup de compétence. Cependant, l'intérêt que j'ai pris à vous écouter n'implique pas que vous m'ayez convaincu.

Vous n'avez pas répondu à une question que je vous ai posée, concernant la S.N.E.C.M.A. Il s'agit d'une entreprise très performante, dont nous pouvons être très satisfaits au plan de nos exportations.

Il apparaît néanmoins que la S.N.E.C.M.A. connaît une crise de croissance du fait des carences de l'Etat actionnaire et de l'insuffisance globale d'apports financiers nécessaires à son développement.

Il existe, je l'ai dit tout à l'heure, une minorité de capitaux détenus par des Américains. Pourquoi n'essayez-vous pas d'aider la S.N.E.C.M.A. en ouvrant son capital à d'autres participations privées, voire au personnel lui-même ?

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** L'expression de « crise de croissance » est de bon augure pour une entreprise. J'aimerais bien rencontrer ce type de difficultés dans d'autres secteurs industriels.

Nous travaillons actuellement sur le dossier de la S.N.E.C.M.A. et nous ne ferons aucune possibilité d'alimenter le capital de cette entreprise.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Braconnier, rapporteur pour avis.

**M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaiterais obtenir de votre part deux compléments d'information.

En premier lieu, vous avez évoqué le fonds spécial de grands travaux et, en filigrane, vous avez indiqué que vous travailliez, si j'ai bien compris, sur une perspective de 4 500 millions de francs. Il serait important que vous précisiez s'il s'agit d'anciens ou de nouveaux francs et si cela concerne le budget des voies navigables ou l'ensemble du fonds spécial de grands travaux.

En second lieu, j'aimerais, à propos des fameuses annulations de crédits que nous avons constatées l'an dernier, que vous nous donniez l'assurance — c'est peut-être une question piège et je vous prie de m'en excuser — que nous ne verrons pas la réédition de cette opération en 1985.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** En ce qui concerne les annulations de crédits, je ne suis pas particulièrement prédisposé à la voyance. Je puis néanmoins déclarer que si le Gouvernement auquel j'appartiens a été amené, dans sa lutte contre l'inflation, dans la recherche d'un équilibre et de la diminution de la charge fiscale des Français, ce que l'on a quelque peu tendance à oublier, à procéder à ces annulations de crédits, ce n'est pas pour lui un mode de gouvernement et je puis vous assurer que cela ne suscite pas l'enthousiasme des ministres concernés.

Nous veillerons donc à ce que cela se reproduise le moins souvent possible.

Quant aux 4 500 millions de francs, vous m'aviez compris, mais je pense que vous avez plaisir à vous l'entendre répéter, c'est une première esquisse sur laquelle nous travaillons ; je vous ai indiqué que l'urbanisme, le logement, mais surtout les transports y étaient très bien traités, dans l'état actuel des prévisions. Cependant je ne peux pas rendre public ce qui n'est pas encore arbitré. Il s'agit de 4 500 millions de nouveaux francs, cela va sans le dire, mais je vois que cela va mieux en le disant.

**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 8 novembre 1984 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste : 27 minutes ;

Groupe socialiste : 39 minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République : 25 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants : 23 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique : 15 minutes ;

Groupe communiste : 19 minutes.

La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

**M. Bernard-Michel Hugo.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de budget des transports, pour 1985, regroupé cette année avec ceux de l'urbanisme et du logement, sous la tutelle d'un même ministre, se présente comme un budget en rupture avec le précédent.

Les nouvelles orientations budgétaires qu'il renferme me permettent de croire que nous allons au-devant de difficultés certaines, je reviendrai plus tard sur cet aspect.

Pour l'heure attardons-nous sur les grands axes de ce projet de budget pour 1985.

Tout d'abord, il enregistre une hausse de 4,3 p. 100 par rapport à 1984 : c'est ce que traduit une analyse rapide et mécanique des chiffres. En réalité, la progression n'est que de 2 p. 100 environ si l'on tient compte de l'opération de transfert de 1 milliard de francs du budget des charges communes vers celui des transports.

Cette augmentation de la dotation globale traduit déjà un effort peu important et soulignons au passage que cette augmentation est inférieure à la hausse générale des prix. En revanche, il accuse une nette diminution des autorisations de programme, donc des investissements.

Cette diminution se situe aux alentours des 12,5 p. 100 et, selon vos propos, monsieur le secrétaire d'Etat, elle sera compensée par l'action de la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux.

Au sein de ce budget, je constate d'ailleurs, et à mon grand regret, que le fonds spécial des grands travaux viendra plus d'une fois compenser par son intervention des crédits insuffisants ; d'autant plus qu'il n'y a pas très longtemps nous avons eu à examiner l'utilisation du fonds spécial de grands travaux et que, sur l'enveloppe initiale prévue de 6 milliards de francs, 4 milliards de francs à compte rapide seulement seront effectifs, les 2 milliards de francs restants étant mis en réserve.

Dans son principe même, ce fonds spécial n'a pas pour rôle d'être la roue de secours. Nous voyons cette année, par exemple, sa contribution à l'entretien et à la modernisation d'une partie

du réseau routier. Il permettra aussi de renforcer les crédits en faveur de l'amélioration de la sécurité routière. Il supportera, en outre, pour 1 milliard de francs le lancement du T.G.V. Atlantique, ainsi que des opérations d'électrification du réseau ferré.

Je ne suis pas hostile à toutes ces actions, bien au contraire, nous les approuvons, mais ces grands projets doivent être, de notre point de vue, soutenus par des moyens financiers appropriés et non par le fonds spécial de grands travaux dont ce n'est pas la fonction première.

Cela confirme donc mon appréciation selon laquelle ce budget traduit un désengagement de l'Etat tant sur les aspects financiers que sur quelques priorités qui avaient été retenues dès 1981. Il ne s'inscrit pas dans la continuité de la politique amorcée ces dernières années. Il est marqué par la même logique que la loi de finances pour 1985, celle d'une rigueur, d'une austérité qui ne sauraient répondre aux aspirations de la population, des usagers, des travailleurs.

Vous venez de rendre un hommage mérité aux cheminots et à leur outil de travail performant. Pourtant, je prendrai pour exemple le secteur ferroviaire, où se traduit le plus cet inflexionnement et où les choix budgétaires retenus m'interpellent directement, et ce parce que je suis le maire d'une ville où la communauté «cheminote» est importante. Vous comprendrez donc aisément que les mesures annoncées, entre autres celles qui touchent aux compressions d'effectifs, me préoccupent de façon immédiate car elles ne resteront pas sans effet sur les conditions de vie d'une bonne part de mes administrés; elles auront aussi des répercussions à l'échelle de la nation, où la question de l'emploi se pose chaque jour avec une acuité plus grande.

Depuis 1981, la S.N.C.F. a bénéficié de la loi d'orientation des transports, d'un cadre juridique rénové, d'un conseil d'administration où les travailleurs sont représentés. Mais ce bilan semble aujourd'hui compromis, tant sur le plan financier que sur celui de la gestion du personnel.

La S.N.C.F. ne reçoit que 3,25 milliards de francs au titre du concours à l'assainissement financier de l'entreprise, moins qu'en 1984. Le risque est grand de voir ruiner par ces mesures les efforts importants consentis pour rendre à cette entreprise la vitalité nécessaire pour qu'elle joue son rôle dans le pays.

La S.N.C.F. s'est heurtée dès la mi-82 aux premiers effets du plan de rigueur. Les obstacles s'amplifient aujourd'hui, en contradiction avec les engagements pris et avec les possibilités ouvertes par les réformes.

Le déficit actuel, qui est de l'ordre de 65 milliards de francs, ne peut pas et ne doit pas être le prétexte à un retour en arrière: La dette très lourde de la S.N.C.F. doit être résorbée à long terme et cette résorption ne peut être remise en cause par les choix des pouvoirs publics.

Il nous semble que les déficits liés aux charges financières vont s'aggraver et que le problème va à nouveau se poser en 1985, avec toujours les mêmes conséquences préjudiciables: un service déqualifié, en rupture avec les besoins, et, dans le même temps, une politique de l'emploi qui ne fera pas de cette entreprise un secteur compétitif et performant.

Aucun des problèmes qui compliquent la marche de l'entreprise ne sera réglé tant que la question des charges financières ne sera pas résolue. Actuellement, ces charges financières atteignent 8 950 millions de francs, soit 13 p. 100 des dépenses d'exploitation.

Cela exige aussi une autre politique en faveur de la S.N.C.F. Il faut mettre en œuvre une politique de reconquête, rendant à la S.N.C.F. sa place sur le marché du transport.

Les réformes et la dynamique commerciale que cela suppose passent par un effort de modernisation maîtrisée, de décentralisation, de développement de la formation. Ces propos, qui sont, en fait, sous-tendus par le droit au transport pour tous, sont bien affirmés dans l'article 1<sup>er</sup> de la loi d'orientation des transports intérieurs: «Le système des transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationales, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens.»

Cela signifie pour nous une S.N.C.F. en prise directe sur la vie économique et sociale de la région, des départements, des collectivités.

Je ne m'attarderai pas plus longuement sur cette entreprise nationalisée, faute de temps et dans le souci de donner mon point de vue sur la globalité de ce budget. Je tiens cependant à préciser que l'enjeu, l'avenir de la S.N.C.F. mériteraient à eux seuls une discussion plus approfondie. Je me propose d'ailleurs de vous interroger, lors de la prochaine session parlementaire, sur le développement du transport ferroviaire dans le cadre de la nouvelle S.N.C.F.

Je continuerai donc, toujours à propos des transports terrestres, avec les routes et la sécurité routière. La part de budget qui leur est consacrée marque bien la priorité que vous leur accordez, monsieur le secrétaire d'Etat, priorité affirmée lors d'une interview parue dans un quotidien de notre presse nationale et que vous avez rappelée tout à l'heure avec beaucoup de précision.

On ne peut que se féliciter de l'effort important fait en direction de l'entretien et de la modernisation du réseau national routier; dans le cadre notamment des contrats de plan Etat-région, un financement devrait permettre la réalisation des engagements pris.

Quant à la sécurité et à la circulation routières, elles bénéficieront cette année d'une enveloppe en hausse de 8 p. 100 par rapport à 1984. Néanmoins, soulignons que, là encore, l'intervention du fonds spécial de grands travaux n'est pas étrangère à l'importance de ce taux de progression.

Pour les autres secteurs, les transports collectifs urbains et interurbains, les crédits votés nous semblent satisfaisants. Ils devraient assurer la continuité de la politique déjà engagée dans ces secteurs.

Concernant le transport aérien, l'exemple d'Air France, qui connaît de bons résultats, illustre bien notre propos selon lequel favoriser les investissements, moderniser, dynamiser les politiques commerciales, qualifier le personnel conduisent à un retour à l'équilibre financier.

De ce fait, je me félicite également que la construction aéronautique bénéficie des crédits nécessaires permettant l'application des décisions prises par votre prédécesseur en ce qui concerne l'A 320, le Falcon 900 et le moteur CFM 56-5.

La navigation aérienne, pour sa part, fera l'objet, cette année, d'un budget annexe, le B.A.N.A., dont l'effort essentiel porte sur la modernisation des équipements. Nous en discuterons dans quelques heures.

Je profite de mon propos sur l'aviation pour vous faire part, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'inquiétude de ceux qui pratiquent le sport aérien.

L'aviation légère et sportive enregistre, semble-t-il, une diminution importante des aides de l'Etat, alors qu'elle avait été encouragée par le gouvernement précédent. Peut-être est-il encore possible de réétudier ce dossier et d'envisager de lui apporter une contribution plus importante. Un amendement a été déposé à ce sujet par M. Bernard Parmentier, amendement sur lequel je me propose d'intervenir tout à l'heure.

J'aurais voulu parler également des budgets des autres secteurs, comme la météorologie, les voies navigables, etc. D'une façon générale, ils ne sauraient nous satisfaire. Ils se caractérisent, en effet, par d'importantes baisses de crédits, lesquelles se traduiront inévitablement par un certain nombre de carences.

En conclusion, je dirai que les crédits que vous nous proposez sont insuffisants, notamment en ce qui concerne les autorisations de programme. Certes, le fonds spécial de grands travaux vient à la rescousse de vos crédits pour permettre la réalisation d'une bonne partie des opérations. Mais cela ne nous satisfait pas, même si M. Quilès, lors d'une audition devant la commission des affaires économiques et du Plan, nous a dit: «Peu importe qui paye du moment que les travaux sont réalisés.» Nous pensons, nous, que la présentation des crédits nécessite une certaine rigueur.

En reprenant les grands projets sans les soutenir par des moyens financiers appropriés, le projet de budget confirme bien les appréciations de votre prédécesseur en juillet dernier. Ce projet promet donc de nouvelles difficultés, et nous ne pouvons l'admettre.

Telles sont, brièvement évoquées, les raisons qui expliqueront le vote négatif du groupe communiste. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

**M. Stéphane Bonduel.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon propos se limitera volontairement aux secteurs de la circulation et de la sécurité routières, qui me tiennent particulièrement à cœur en raison de mon appartenance au groupe d'études du Sénat et de ma participation aux divers travaux et colloques extra-parlementaires, que, parfois, M. Quilès veut bien honorer de sa présence.

La dotation pour la sécurité et la circulation routières représente 1 p. 100 du budget des transports. En dépenses ordinaires, ces sommes s'élèvent à 442 400 000 francs, sur un budget de 45,4 milliards de francs. L'augmentation, de 17,2 p. 100 par rapport à 1984, témoigne de la volonté gouvernementale de poursuivre globalement le train de mesures décidées lors du comité interministériel pour la sécurité routière d'avril 1984.

Les dépenses en capital, elles, baisseront de 27,8 p. 100 en crédits de paiement.

En fait, en matière de sécurité et de circulation routières, la sensible progression des dépenses ordinaires est due presque uniquement au titre IV — c'est-à-dire, essentiellement, le programme « Réagir » — qui voit son enveloppe quasiment tripler, passant de 35 millions à 101 millions de francs.

Le programme « Réagir » est sans conteste un bon outil de « dépistage » des causes d'accidents. Il s'agit d'un véritable plan de mobilisation de la police, de la gendarmerie, des médecins, des sapeurs-pompiers, des services départementaux et municipaux, sans oublier, depuis quelque temps, les associations de défense des piétons et autres victimes d'accidents.

Mais ce programme ne pourra porter ses fruits, à savoir entraîner une baisse des accidents graves et mortels, que si, par ailleurs, une grande campagne de sensibilisation du public aux causes et facteurs d'accidents est poursuivie — je pense à l'alcool, à la vitesse, à la fatigue, au non-respect des feux de signalisation, au non-respect des distances de sécurité sur autoroutes, par exemple. Il est également indispensable que le résultat de ces enquêtes connaisse la plus large diffusion possible.

Compte tenu du fait que ce programme « Réagir » a été nettement favorisé, ainsi que le programme « objectif — 10 p. 100 », qui en est le corollaire et dont le but est de parvenir à diminuer le nombre des accidents de 10 p. 100 sur le territoire des communes qui y sont associées, force est de constater que, nécessairement, les autres actions de sécurité seront quelque peu sacrifiées, ainsi que l'observe notre collègue M. Dreyfus-Schmidt, rapporteur spécial de la commission des finances.

Les crédits consacrés notamment à l'amélioration de la sécurité et de la fluidité du trafic sont en net recul, même si l'on tient compte dans le calcul des dotations de 1984 des annulations de crédits effectuées en cours d'exercice.

Quant aux programmes d'aménagement des points dangereux et de sécurité sur les autoroutes non concédées, ils risquent de pâtir, à moins qu'un abondement du fonds spécial de grands travaux ne vienne à leur secours. C'est dans cette perspective, entre autres, que le Sénat a adopté à l'unanimité, dans sa séance du 13 novembre dernier, le projet de loi relatif à la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux pour 1985, pour un objectif de 6 milliards de francs. Vous nous avez indiqué tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, que 4,5 milliards de francs seront rapidement mis en œuvre. Je vous en donne acte.

Souhaitons que les fameux « points noirs » puissent être effectivement résorbés grâce à l'équipement complet de 700 kilomètres de routes nationales en dispositifs de sécurité divers : glissières, marquage au sol, bornes d'appel, sans oublier les programmes de régulation du trafic.

Analysant le chapitre sur la sécurité au sens le plus restrictif, c'est-à-dire les dépenses destinées à rendre la circulation et donc la conduite automobile plus sûres, je n'entrerai pas dans le détail des dépenses hautement sécuritaires relatives à l'entretien de chaussées, des ouvrages d'art et des équipements de sécurité, pour lesquelles un effort particulier a été consenti, puisqu'elles dépassent les 2 milliards de francs.

Je salue simplement à cette occasion l'initiative prise par le ministère de dresser pour la première fois des « bilans de sécurité » sur les itinéraires renforcés ; ces bilans devront permettre de déceler les points dangereux et les aménagements nécessaires, qui seront exécutés simultanément aux travaux de rénovation des chaussées.

Sur le plan plus général de la recherche, la fusion de l'institut de recherche des transports et de l'organisme national de la sécurité routière au sein d'un futur établissement public à caractère scientifique et technique me semble une mesure heureuse. Espérons que la mise en œuvre de cette réforme aboutira dès le premier semestre de 1985, comme prévu. Ce processus de regroupement devrait favoriser, en effet, une bonne synergie entre les activités de recherche fondamentale et les études plus statistiques de l'organisme national de la sécurité routière.

Permettez-moi, enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, de constater qu'un certain nombre de décisions et d'orientations prises lors du comité interministériel du 9 avril dernier semblent avoir été suspendues, voire abandonnées.

Je pense non seulement — mais, bien entendu, cela n'est pas de votre ressort — à l'aménagement de notre système pénal, afin d'étendre l'application de mécanismes simplifiés, telle l'amende forfaitaire, à des catégories d'infractions très fréquentes, mais aussi et surtout au contrôle de sécurité des véhicules légers et au permis à points, deux mesures peu coûteuses, nécessitant, certes, un réexamen de nos habitudes, mais qui ont fait largement leurs preuves dans les pays où elles ont été adoptées.

Rappelons que le contrôle systématique des véhicules existe dans bien des pays voisins — Belgique, depuis 1931, Allemagne, Grande-Bretagne, Suisse — et que, corollairement, ces pays sont aussi ceux où la sécurité routière se situe à un niveau bien supérieur au nôtre.

La non-application de cette mesure chez nous a pour conséquence secondaire, mais non négligeable, de faire transférer chez nous plus ou moins officiellement des véhicules interdits de circulation dans leur pays d'origine, qui viennent grossir un parc automobile déjà à hauts risques.

Je voudrais également évoquer ici les mesures prises dans le cadre de l'éducation et de la formation des jeunes conducteurs, notamment le système des licences d'apprentissage proposé aux jeunes de seize à dix-huit ans, opération limitée pour l'instant aux départements de l'Essonne et des Yvelines.

Cette expérience donne-t-elle des résultats probants ? Un bilan devrait être dressé à la fin de l'année et soumis au comité interministériel sur la sécurité routière afin d'apprécier l'opportunité de poursuivre cette action.

Nous attendons un examen rigoureux et objectif de cette expérience, dans toutes ses dimensions, notamment au regard du niveau des risques d'accidents chez les jeunes formés selon cette nouvelle pédagogie.

Nous ne vous cachons pas que cette initiative est quelque peu controversée, notamment par les auto-écoles, car l'une des conséquences de cette réforme serait de supprimer purement et simplement l'examen théorique de contrôle des connaissances du permis de conduire, comme la presse s'en est fait l'écho voilà quelque temps.

Qu'en est-il réellement de ce point de vue ?

Toute « dévaluation » de l'examen du permis et l'abandon de toute notation sur le code sont inopportunes en l'état actuel d'incivisme routier et vont, nous semble-t-il, à l'encontre de la politique de sécurité routière qui est actuellement mise en œuvre et qu'il faut conforter.

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la sécurité routière est un investissement sans prix sur lequel aucune rigueur, fût-elle transitoire, ne saurait s'appliquer. C'est pourquoi la fatalité de l'hécatombe routière doit être absolument rejetée.

Malgré les progrès obtenus depuis douze ans, en particulier depuis 1982 — diminution de 6,3 p. 100 des accidents et de 3,7 p. 100 des morts en 1982 — progrès dont je vous donne acte, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut cependant noter que la France est toujours la lanterne rouge des statistiques de tués, de quelque manière que le calcul se fasse, que l'on regarde le nombre de tués pour 100 000 habitants, le nombre de tués par rapport au parc automobile ou par rapport au volume de circulation.

Sachez que, dans le même temps, les autres pays ont réalisé de sensibles progrès.

N'oublions pas non plus que nos statistiques doivent sans doute être révisées à la hausse — environ 10 p. 100 — essentiellement parce qu'à la différence de la plupart des autres pays occidentaux la France ne considère comme mortes des suites d'accidents de la circulation que les victimes décédées dans les six jours et non pas dans les trente jours.

Certes, monsieur le secrétaire d'Etat, ce ne sont pas les seules dotations budgétaires qui pourront réformer des comportements inciviques et irresponsables. Je tenais cependant à attirer votre attention sur les dangers que pourraient représenter certaines insuffisances dans les mesures et les moyens tendant à améliorer la sécurité routière.

Votre département ministériel a pris dans ce domaine d'heureuses initiatives ; notre action n'a pour objet que de vous aider à faire encore plus et mieux dans cette direction.

C'est dans cet esprit qu'un certain nombre de mes collègues de la gauche démocratique et moi-même nous voterons le budget des transports.

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

**M. Maurice Janetti.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de budget de l'aviation civile qui nous est présenté, et auquel je me limiterai aujourd'hui, se situe dans la logique des options du 9<sup>e</sup> Plan, en se fixant pour objectifs le soutien de la construction aéronautique et le maintien à un haut niveau de la sécurité de la navigation aérienne.

Nos collègues de l'opposition nationale parlent en général de l'évolution défavorable et même préoccupante des crédits pour un secteur qui est confronté à des difficultés conjoncturelles persistantes.

Permettez-moi de citer, à cet égard, un extrait du rapport qu'a fait M. Claude Labbé à l'Assemblée nationale. Rappelant le déficit d'Air France, le rapporteur indique « l'impossibilité

de profiter, en 1983, de la reprise du trafic aérien en raison notamment des mesures gouvernementales de limitation de devises ».

C'est tout simplement oublier le dynamisme de notre compagnie nationale, les résultats bénéficiaires, en 1983, de 87 millions de francs, une marge d'autofinancement de 2 400 millions de francs, contre 502 millions de francs en 1982, ce qui réduit le ratio d'endettement de 4,6 à 3,1 p. 100. C'est minimiser les efforts réalisés d'adaptation de l'offre à la demande de transport aérien de passagers ; c'est également faire peu de cas de la progression considérable du transport de fret qui atteint 19 p. 100 en tonne-kilomètre.

Le contrat de plan qui a été signé entre l'Etat et Air France pour la période 1984-1986 devrait également permettre de renouveler la flotte des moyens-courriers — citons notamment l'acquisition de vingt-cinq Airbus 320 — et de développer l'activité charter pour renforcer nos positions sur un marché tout à fait porteur.

Le raisonnement est le même pour Air Inter. Cependant nos collègues de l'opposition émettent un jugement légèrement moins négatif tout en soulignant avec vigueur la concurrence pénalisante du T. G. V.

Air Inter connaît des résultats satisfaisants. Son bénéfice net s'élevait, en 1983, à 22 millions de francs. Le nombre de passagers transportés a augmenté de 8,6 p. 100 par rapport à 1982.

Bien que réelle, la concurrence du T. G. V. se situe dans le droit-fil des dispositions de la loi d'orientation des transports intérieurs, dont nul ne peut contester les intentions et, d'abord, celle de conférer à tous la possibilité concrète d'exercer son droit et son choix du mode de transport qu'il jugera le plus adapté.

N'oublions pas, par ailleurs, le fort potentiel de développement dont dispose encore Air Inter et les efforts qu'il doit encore engager pour mieux affirmer sa vocation régionale.

Il faut aussi rappeler la convention qui doit être conclue entre l'Etat et la compagnie afin de confirmer son rôle primordial dans le développement du transport aérien intérieur, et ce conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs, pour lui permettre de développer sa complémentarité avec les autres transporteurs.

Je n'insisterai pas plus longtemps sur les polémiques inutiles, voire stériles, dont ce budget fait l'objet. Je pourrais d'ailleurs multiplier encore les exemples.

J'en viens maintenant à quelques lignes du budget qui me paraissent caractéristiques.

D'abord, je noterai l'agrandissement de la famille Airbus dont les versions récentes A-300 et A-310 avec plus de 360 commandes fermes connaissent un indéniable succès. A ces deux versions, il faut ajouter le moyen-courrier de 150 places A-320, lancé le 12 mars dernier, qui fait aussi l'objet de près de 70 commandes fermes et de 80 options. Au total, 1 146 500 000 francs en autorisations de programme et 1 098 millions de francs de crédits de paiement seront affectés à l'Aérospatiale au titre de la famille Airbus.

Ce budget permettra également de poursuivre le développement et la commercialisation du programme d'avion de transport régional A. T. R. 42, pour lequel, au 31 mai 1984, 39 ventes fermes et 16 ventes en cours étaient déjà enregistrées. Sur ce chapitre, on note avec satisfaction que l'Aérospatiale sera dotée de 103 millions de francs en autorisations de programme et de 104 millions de francs en crédits de paiement.

L'activité de la S. N. E. C. M. A. sera soutenue grâce à l'expansion du secteur des moteurs civils. Ainsi, en particulier, la production du moteur C. F. M. 56 pourrait atteindre une cadence de 35 moteurs par mois en 1985, grâce aux autorisations de programme d'un montant de 420 millions de francs et aux crédits de paiement d'un montant de 380 millions de francs.

Le budget pour 1985 permettra à notre pays de réaliser des percées commerciales intéressantes à l'exportation, qu'il s'agisse des hélicoptères ou des équipements de bord.

Ce budget prévoit, en outre, un programme d'action technologique, qui devrait permettre à la S. N. E. C. M. A. de se doter des capacités technologiques nécessaires pour négocier des coopérations futures sur les moteurs civils de nouvelle génération dans de bonnes conditions.

Ainsi, les éléments de ce budget sont nombreux et complexes. Il serait donc fallacieux de vouloir être exhaustif.

Je voudrais aborder maintenant les crédits concernant l'aviation légère. C'est un aspect négatif de ce budget que développera plus amplement mon collègue Parmantier.

Je me bornerai à évoquer le plus fidèlement possible les difficultés que rencontrerait la fédération française de vol à voile si le projet de budget qui nous est soumis était voté en l'état.

Pour 1985, la subvention allouée aux fédérations aéronautiques passerait de 19 millions de francs en 1984 à 14 millions de francs en 1985, soit une baisse de 26 p. 100. Pour les dirigeants des fédérations de vol à voile, qui, dès 1981, avaient en concertation avec M. le ministre d'Etat, ministre des transports de l'époque, engagé une politique d'expansion, c'est une vive inquiétude accompagnée d'une grande déception.

Grâce à la concertation qui a eu lieu depuis 1981, la politique de la fédération française de vol à voile, associée à une politique de construction de planeurs, a débouché sur un accroissement important du nombre des licenciés : plus de 38 p. 100 ; du nombre des associations identiques : plus 28 p. 100 et du nombre des salariés : de 55 à 110, soit une augmentation de 100 p. 100.

La fabrication française de planeurs, qui était inexistante, a pris une certaine importance, puisque l'on note la disparition des planeurs construits en France sous licence étrangère. J'évoquerai, monsieur le secrétaire d'Etat, l'essor que connaît le programme « Pégase » et son succès au dernier championnat d'Europe.

Ainsi, en 1984, 50 p. 100 des planeurs et moto-planeurs construits ont été exportés, ce qui devrait intéresser le ministre du commerce extérieur.

L'aide de l'Etat, même si elle n'est pas contractualisée, est incitative et doit donc être maintenue.

Je rappellerai que la fédération française de vol à voile a tenu l'engagement qu'elle avait pris, à savoir qu'elle a rendu, en quelque sorte avec intérêt, l'aide reçue par la création d'emplois et une amélioration de la balance commerciale.

Si cette aide n'est pas maintenue dans l'avenir, monsieur le secrétaire d'Etat, nous assisterons vraisemblablement à une démobilité, une démoralisation — ils ont pourtant beaucoup de ressources de ce côté-là — des dirigeants des associations qui se sont engagés dans cette politique d'expansion.

La tendance à la croissance sera cassée, les associations ne recruteront pas les jeunes qu'elles avaient formés en application du programme « jeunes volontaires », notamment les mécaniciens, les instructeurs et les secrétaires. Le marché intérieur de matériel aéronautique pour l'aviation légère et le vol à voile disparaîtront complètement. C'est là une série de conséquences graves.

Est-ce à dire que l'aide de l'Etat doit être maintenue indéfiniment, puisqu'elle a été engagée ? La réponse est certes négative : cette aide ne peut, bien sûr, pas durer indéfiniment, mais elle doit se prolonger, à mon avis, jusqu'au terme de l'engagement d'investissement et d'amortissement.

D'après les dirigeants de la fédération de vol à voile, alors que l'effort prévu devait porter sur sept ans, nous pensons que cinq années seraient sans doute suffisantes pour que les investissements réalisés depuis deux années ne soient pas, en définitive, un gaspillage.

Je sais bien que vous m'avez entendu, monsieur le secrétaire d'Etat. Nous avons toutefois déposé, avec mon collègue M. Parmantier, un amendement sur les crédits du titre III. Notre réserve est, en effet, importante : l'enjeu, c'est toute la politique de l'aviation légère en France, c'est toute la politique menée à l'égard des jeunes.

Pour conclure, en vous apportant l'approbation du groupe socialiste, monsieur le secrétaire d'Etat, je souligne la cohérence de la démarche gouvernementale avec les objectifs du 9<sup>e</sup> Plan, qu'il s'agisse de la volonté de reconnaître et d'assurer la pluralité des diverses composantes ou de conférer à chaque mode de transport le dynamisme nécessaire aux enjeux économiques et sociaux de chacun des secteurs. Le budget qui nous est présenté doit y concourir. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Adolphe Chauvin.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, voilà deux ans maintenant, le Gouvernement faisait voter une loi dite « d'orientation sur les transports intérieurs », qui ne tenait aucunement compte des critiques et propositions du Sénat et était particulièrement marquée par l'esprit de cette période. On mettait en avant de grands principes : « droit au transport, service public, satisfaction des besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité, développement harmonieux et complémentaire des divers modes de transport, établissement des bases d'une concurrence loyale entre les modes et les entreprises de transport, planification démocratique ».



Cette même loi disposait, dans son article 24, d'une part, qu'un contrat de plan passé entre l'Etat et la S. N. C. F. déterminerait les objectifs assignés à l'entreprise et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre et, d'autre part, que le concours financier que l'Etat apporte au fonctionnement et au développement de la S. N. C. F. tiendrait compte des responsabilités spécifiques confiées à l'entreprise en matière d'infrastructures et des objectifs d'assainissement progressif de sa situation financière, et l'inciterait à développer ses activités ainsi qu'à améliorer sa gestion, sa productivité et ses résultats financiers.

Deux ans après, alors que de tels contrats de plan ont été signés ou sont sur le point de l'être dans la plupart des entreprises publiques, le projet concernant la S. N. C. F. demeure dans le secret des cabinets ministériels. Mais je reconnais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous avez annoncé que ce contrat allait être signé assez prochainement. J'espère que vous indiquerez la date de cette signature.

Le Gouvernement a bien défini, en septembre 1983, voilà plus d'un an, le nouveau cahier des charges de la S. N. C. F., mais celui-ci n'est qu'une coquille vide, renvoyant pour toutes les dispositions concrètes de caractère financier au fameux contrat de plan. C'est ce document qui doit fixer le taux de la cotisation normalisée à la caisse de retraites des cheminots, le montant et les modalités d'indexation de la contribution forfaitaire aux charges d'infrastructure ainsi que les objectifs de productivité; il en est de même pour le concours exceptionnel d'exploitation destiné, pendant une période transitoire, à contribuer à l'assainissement progressif de la situation financière et au retour à l'équilibre.

Or que constate-t-on ?

L'an prochain, les concours financiers de l'Etat vont dépasser 35 milliards de francs, progressant de plus de 50 p. 100 depuis 1981.

A la fin de cette année, le déficit d'exploitation cumulé sera de l'ordre de 30 milliards de francs; il n'était que d'un peu plus de 5 milliards après l'exercice 1980, soit une multiplication par plus de cinq depuis 1981.

L'endettement de la S. N. C. F. va dépasser 75 milliards de francs; il aura augmenté de 50 p. 100 en deux ans !

Comment en est-on arrivé là, sinon en ajoutant l'irréalisme dans la politique au manque de rigueur dans la gestion ?

Nous savons tous qu'un système de transport ferroviaire de bonne qualité, bien adapté aux besoins, est indispensable à un pays développé comme le nôtre et que, pour cela, il y a un prix à payer. Encore faut-il que ce prix soit raisonnable eu égard aux services rendus et supportable sur le plan financier, et que les dispositions prises en tous domaines ne pèsent pas injustement sur les autres activités de transport.

Le problème fondamental est de définir quelle doit être la place du transport ferroviaire dans notre économie et notre société.

Transporter des personnes et des biens n'est pas une fin en soi, mais doit répondre à une demande des individus et des entreprises, s'exprimant dans un cadre législatif et réglementaire protégeant les intérêts de la collectivité mais préservant les conditions d'une concurrence loyale entre les divers agents économiques.

L'essentiel, cependant, est de ne pas oublier que le chemin de fer est d'abord et avant tout un mode de transport. Or, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises, les perspectives d'évolution sont préoccupantes.

La demande de transport de voyageurs est directement liée à l'évolution du revenu des ménages qui, normalement, en raison de la politique de rigueur économique, devrait être marquée par une relative stabilité. Bien sûr, le trafic peut connaître une certaine augmentation si l'offre de transport est améliorée sur le plan de la fréquence, du confort, de la rapidité, sans que le niveau des prix en tienne compte: c'est ce qu'on peut appeler l'effet Corail ou l'effet T.G.V.

Mais on retrouve alors la contrepartie de cette augmentation de trafic au niveau des contributions de l'Etat ou du déficit d'exploitation résiduel: prise en charge des dépenses d'entretien de l'infrastructure « voyageurs » — 3 milliards de francs en plus depuis 1983 — compensation des tarifs réduits — 20 p. 100 des voyageurs/kilomètres en bénéficient — ou des services d'intérêt régional — 60 centimes par voyageur/kilomètre alors que le produit commercial n'atteint pas la moitié de ce chiffre.

Dans le domaine des transports de marchandises, la situation est encore plus défavorable. Le transport ferroviaire est d'abord un transport de produits lourds; or la place de ceux-ci dans les échanges économiques a sensiblement diminué et continuera à le faire.

Le niveau général de l'activité de la S. N. C. F. reste inférieur à celui de 1980, l'accroissement coûteux du trafic voyageurs ne compensant pas la baisse de celui des marchandises. Une croissance du produit industriel brut, de l'ordre de 2 p. 100 par an à moyen revenu, la part croissante des services dans l'économie, la stagnation ou la faible augmentation de la consommation ne permettent pas que cette situation s'améliore dans les prochaines années.

Les conséquences de cette évolution ont été aggravées par un manque certain de rigueur dans la gestion.

Au demeurant, la S. N. C. F. aurait-elle poursuivi la politique menée jusqu'en 1981 et marquée par une amélioration continue de la productivité, la situation se serait certes moins détériorée, mais le problème de la mutation que la S. N. C. F. doit entreprendre, comme d'autres activités, n'aurait pas été résolu.

La S. N. C. F. vient de déclarer avoir repris cette politique volontariste de réduction des effectifs par le jeu du remplacement partiel des départs à la retraite, à raison de 5 000 par an.

L'économie de gestion qui en résultera, bien que nécessaire, ne sera pas suffisante.

Le déficit d'exploitation, après versement des contributions de l'Etat, est passé de 675 millions de francs en 1980 à 8 500 millions de francs en 1983; on dit qu'il serait ramené à 6 000 millions de francs en 1984, mais on ne parle pas le même langage. En effet, en 1983, l'Etat a augmenté d'un coup sa contribution aux charges d'infrastructures d'environ 3 000 millions de francs et, en 1984, il a pris en charge la diminution de la cotisation de la S. N. C. F. à sa caisse des retraites pour environ 4 500 millions de francs.

Si ces deux opérations effectuées discrètement par le Gouvernement n'avaient pas été réalisées, le déficit dépasserait largement en 1984 10 milliards de francs, à comparer aux 675 millions de francs de 1980 !

Dans le même temps, la S. N. C. F. a accru son endettement de 13 700 millions de francs en 1983, et probablement de plus de 10 000 millions de francs en 1984, dont une partie importante en devises étrangères, avec les risques que cela comporte.

Ainsi, ce qui aurait pu, peut-être, être suffisant voilà trois ans ne l'est plus en raison de la course à l'abîme entraînée par les décisions inopportunes ou par l'absence de décision du Gouvernement depuis 1981.

Le problème est particulièrement difficile, nous le savons, et n'est pas propre à la France. La plupart des pays développés y sont également confrontés, mais plusieurs d'entre eux, tels que le Royaume-Uni ou la République fédérale d'Allemagne, ont, au cours des dernières années, sensiblement amélioré la situation de leurs chemins de fer alors que, chez nous, il semble bien qu'elle se dégrade rapidement.

Il s'agit d'une question qui, en raison de son importance pour le pays et du poids financier qu'elle entraîne pour la collectivité, doit être débattue en public et non entre experts. Nous savons qu'il n'y a pas de miracle à attendre, mais nous savons également qu'on n'a que trop attendu pour faire face à la dure réalité et prendre les décisions courageuses qui s'imposent pour rompre le cercle infernal dans lequel le Gouvernement a fait entrer la S. N. C. F.

C'est pour toutes ces raisons que les groupes de la majorité sénatoriale ont décidé de créer très prochainement une commission de contrôle sur la S. N. C. F. Elle aura à s'intéresser à la situation financière de cette société nationale, c'est-à-dire à sa gestion, mais aussi à sa politique en matière de personnel.

**M. René Régnault.** Méfiance !

**M. Adolphe Chauvin.** Je ne voudrais pas terminer mon intervention sans évoquer, au nom de mon groupe, les problèmes des transports routiers. Cette profession, qui remplit un rôle si fondamental dans l'économie, est confrontée à l'heure actuelle à de graves difficultés. La commission sénatoriale précédemment évoquée aura à connaître de celles-ci par voie incidente, mais, d'ores et déjà, je voudrais reprendre les termes de la question orale posée au Gouvernement récemment par notre collègue Jean Faure.

En effet, l'allègement de fait consenti par le Gouvernement au titre de la déductibilité de la T.V.A. sur le gazole, dont il conviendrait d'accélérer encore le rythme, ne devrait pas être annulé par la hausse de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, qui elle-même s'ajoute à celle de la caisse nationale de l'énergie. Car, en cumulant ainsi les surcharges fiscales pour cette profession, vous commettez non seulement une erreur économique, mais une faute psychologique aux conséquences imprévisibles.

C'est pour toutes ces raisons, en particulier pour celles qui tiennent à la situation de la S.N.C.F., que nous ne voterons pas le budget que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R., de l'U.R.E.I., et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

**M. Michel Crucis.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, bien que n'étant membre ni de la commission des finances ni de la commission des affaires économiques et du Plan, j'ai cru devoir me pencher sur le budget des transports, et plus particulièrement sur celui des routes tant je considère que les communications routières représentent une irrigation importante pour l'économie nationale. Je m'y suis également intéressé parce que j'appartiens à un département — j'en préside d'ailleurs le conseil général — qui souffre depuis de très nombreuses années d'un enclavement dont on ne voit décidément pas la fin.

Je me suis donc livré à une étude très rapide du budget des routes pour 1985. Ce budget se ressent de la consigne de rigueur, pour ne pas dire d'austérité, que nous rencontrons dans tous les budgets qui nous sont soumis. C'est ainsi que les moyens de paiement affectés en 1985 au développement et à l'entretien du réseau routier sont en régression de 12,4 p. 100 par rapport à ceux de 1984.

Toutefois, en toute objectivité, je dois souligner trois aspects qui m'apparaissent positifs.

Tout d'abord, la promesse selon laquelle sera réalisée la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux, dont le montant devrait se situer à 6 milliards de francs. Ayant effectué des calculs sur l'utilisation en faveur du réseau routier des tranches précédentes de ce fonds, j'ai constaté que, sur la première tranche, 31,25 p. 100 des crédits étaient consacrés aux communications routières; sur la deuxième tranche, 25 p. 100; sur la troisième tranche, 20,25 p. 100. La part du fonds spécial de grands travaux consacrée au réseau routier national diminue donc d'année en année. Il faut espérer que pour 1985 nous reviendrons au taux de 30 ou 31 p. 100 que nous avons connu pour la première tranche.

J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez nous apporter des certitudes sur ce point. S'il en était ainsi, il est évident que les crédits inscrits au budget des routes seraient majorés par le fonds spécial de grands travaux de quelque 1 800 millions de francs. Je le souhaite. Mais je crains également — et je ne suis pas le premier à le dire à cette tribune — que nous ne connaissions, en 1985, une surprise désagréable, comme celle que nous a valu l'arrêté du 29 mars 1984 qui a annulé des crédits et qui a réduit — vous vous en souvenez — de quelque 15 p. 100 les crédits destinés aux routes.

Vous n'avez pas pu tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat — je l'ai noté — donner à notre rapporteur pour avis, M. Braconnier, l'assurance qu'une telle opération ne se renouvellerait pas.

Le deuxième point qui me paraît positif est le maintien de votre effort, bien que modéré, en faveur des rocadés et des déviations d'agglomérations. C'est une priorité reconnue par le 9<sup>e</sup> Plan. Vous la respectez, bien que les crédits en ce domaine ne soient pas suffisamment élevés.

Enfin, troisième aspect positif — et je rejoins ici mon collègue M. Bonduel — vous n'abandonnez pas, loin de là, les efforts méritoires que vous avez consentis en faveur de la sécurité, bien que, en toute objectivité, il faut le noter, les crédits affectés à l'aménagement du réseau routier national subissent une baisse considérable: moins 26,80 p. 100 en crédits de paiement et moins 41 p. 100 en autorisations de programme.

Il n'en demeure pas moins que vous décidez de poursuivre le programme R.E.A.G.I.R. — je ne peux que vous en féliciter — ainsi que votre action s'agissant du programme: « Objectif moins 10 p. 100 ». Voilà un aspect très positif du budget qui nous est présenté.

En revanche — je passerai rapidement sur les chiffres qui ont été repris d'une façon exhaustive par les rapporteurs et certains orateurs qui m'ont précédé — s'agissant du budget dans son ensemble, je dois noter un recul inquiétant de l'engagement de l'Etat — je le souligne — tant en ce qui concerne le développement de notre réseau que pour ce qui est de son entretien.

Pour le développement du réseau routier, en effet, les crédits de paiement passent de 1 718 millions de francs en 1984 à 1 623 millions de francs en 1985 — soit une diminution de 5,5 p. 100 par rapport à 1984 — alors que les autorisations de programme diminuent de 7,90 p. 100. Pour le réseau national en rase campagne qui intéresse nombre de mes collègues, on

passé notamment de 1 530 millions de francs en 1984 à 1 493 millions de francs en 1985, soit une diminution de 2,40 p. 100, et de 6 p. 100 en autorisations de programme.

S'agissant des crédits d'entretien de notre réseau routier, les crédits de paiement diminuent de 1,20 p. 100, et les autorisations de programme de 9,90 p. 100.

Tout cela, mes chers collègues — notons-le — est exprimé en francs courants. C'est dire qu'automatiquement, les volumes de travaux seront réduits, ce que nous ne pouvons que déplorer, d'abord parce que la qualité de notre réseau ne pourra pas être améliorée; ensuite — et c'est au moins aussi important dans la conjoncture actuelle — parce que les entreprises, de travaux publics notamment, qui éprouvent déjà aujourd'hui une crise profonde, vont connaître en 1985 un déclin de leur activité. Je ne pense pas que vous puissiez faire autrement avec les crédits dont vous disposez, même si vous parvenez à les abonder avec ceux qui proviennent du fonds spécial de grands travaux.

Telles sont, mes chers collègues, les conclusions d'une analyse que je me suis efforcé de rendre la plus objective possible, s'agissant du budget des routes.

Tout cela ne réjouit pas le président du conseil général de la Vendée, département qui — je le disais tout à l'heure — souffre d'un enclavement qui dure depuis dix ou vingt ans.

En effet, à l'exception des plans routiers spéciaux qui bénéficient à la Bretagne, au Massif Central — j'ai même lu aux Vosges, bientôt — l'enclavement de certains départements, avec de tels moyens financiers, ne peut que perdurer. C'est le cas du département de la Vendée, seul département, je le souligne, de la région des Pays de la Loire à ne pas bénéficier d'une desserte par autoroute. Cependant, ne serait-ce que sur le plan du tourisme, nous nous classons, selon les années, deuxième ou troisième département de France pour l'accueil des touristes.

Nous sommes desservis par deux axes nationaux, l'un Est-Ouest: R.N. 160, Angers — Les Sables-d'Olonne; l'autre, Nord-Sud: R.N. 137, route des estuaires entre Nantes et Niort.

La première, Angers — Les Sables-d'Olonne, grande liaison d'aménagement du territoire, supporte un trafic intense, surtout pendant les périodes estivales. Tout reste à faire si ce n'est le début d'une déviation à Mortagne-sur-Sèvre qui a déjà été engagée.

Plus grave est le cas de la R.N. 137, route des estuaires, entre Nantes et Niort. La région des Pays de la Loire, suivant en cela le département de la Vendée, avait demandé que cette voie soit classée, dans le cadre du schéma directeur d'avril 1984, dans les prolongements d'autoroutes. En effet, c'est la seule voie qui puisse relier le réseau routier breton au Nord à l'autoroute A 10 Tours — Bordeaux au Sud.

Nous n'avons pas été entendus et c'est une déception profonde pour tous les Vendéens, quel que soit — je m'empresse de vous le dire — leur sentiment politique. Il s'agit d'un tronçon de la route des estuaires. Or, dans le schéma directeur, les prolongements d'autoroute ont « pour fonction principale d'assurer la continuité logique du réseau autoroutier et de la compléter par la desserte du littoral ». Cette route, bien que parallèle au littoral, contribue partiellement à desservir le littoral. Elle nous semblait donc remplir toutes les conditions voulues pour être classée dans les prolongements d'autoroute.

Cela nous semblait d'autant plus réaliste que la densité de la circulation justifierait amplement un tel classement. Nous comptons en moyenne plus de 8 000 véhicules par jour avec un pourcentage de poids lourds supérieur au pourcentage moyen national. Cette densité de circulation de plus de 8 000 véhicules par jour est supérieure — je le souligne — aux 5 000 véhicules par jour de l'autoroute Nantes-Angers.

La section Nantes—Niort, par les R.N. 137 et 148, présente toutes les caractéristiques des prolongements d'autoroutes et constitue, si elle devait rester en état, un dangereux goulet d'étranglement entre le réseau routier breton ou la Normandie, au Nord, et l'autoroute A 10 Tours — Bordeaux, au Sud.

Je terminerai cette intervention, sans épuiser le temps de parole imparti à mon groupe, en attirant votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, sur un point tout à fait particulier: la participation de l'Etat dans la desserte maritime de l'île d'Yeu.

L'île d'Yeu, qui constitue un canton de notre département et qui est une des îles du Ponant, est desservie par un trafic maritime qui est géré par une régie départementale. Or, cette régie accuse un déficit régulier et croissant, hélas! De 3 650 000 francs en 1982, ce déficit est passé à 5 425 000 francs en 1984. Ce déficit est entièrement à la charge du budget du département.

C'est la raison pour laquelle nous avons, voilà trois ou quatre ans, demandé à votre prédécesseur, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir appliquer à cette régie départementale

des passages d'eaux le principe de la continuité territoriale. Nous lui demandions également de respecter, s'agissant de la desserte de l'île d'Yeu, comme d'ailleurs de toutes les îles du Ponant, les dispositions de la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982. La réponse de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports chargé de la mer a été la suivante: « L'intervention de l'Etat en faveur de ces îles du Ponant prendrait la forme de droit commun de la dotation globale d'équipement, cette dernière étant calculée de manière à tenir compte des charges spécifiques supportées par les départements assurant la charge financière des dessertes insulaires intradépartementales. »

Cette réponse pouvait susciter quelque espoir chez les Vendéens. Toutefois, nous sommes au regret de constater que la dotation globale d'équipement de notre département « part voirie » a été augmentée d'une dotation égale à dix fois le forfait moyen maximum par kilomètre de la part de voirie de la dotation globale d'équipement. Ce forfait moyen étant, en 1984, de 280 francs et la distance entre le continent et l'île d'Yeu de 26 kilomètres, notre département a bénéficié d'un abondement de crédits, au titre de la D.G.E., de 76 200 francs. Je vous laisse le soin de comparer le déficit de notre région: 5 425 000 francs, et l'application financière du principe de continuité territoriale: 76 200 francs. Vous reconnaîtrez comme moi, mes chers collègues, que cette aide de l'Etat est purement et simplement dérisoire.

Ces propos sont certainement valables pour tous mes collègues des départements littoraux qui ont des îles à desservir, notamment les Bretons. Je voulais attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur cette déception que vous voudrez bien reconnaître parfaitement justifiée.

J'en arrive à ma conclusion. D'abord, des crédits relatifs au réseau routier qui sont en réduction, en francs courants, de 12,4 p. 100 par rapport à ceux de 1984; ensuite, un département — le mien — qui est défavorisé sur le plan des liaisons routières et qui demeurera, au rythme où vont les choses, enclavé pendant encore de nombreuses années; enfin, une détérioration croissante de l'emploi dans les entreprises de travaux publics qui sont déjà lourdement pénalisées par la conjoncture. Voilà trois motifs suffisants pour m'inciter à voter contre le budget des transports pour 1985.

Il ne s'agit nullement — je tiens à le préciser — d'un vote de nature partisane. Je le qualifierai plutôt de technique et d'objectif. Je rappellerai enfin — s'il en était besoin — que j'ai déjà voté contre le budget des transports, et pour les mêmes motifs, alors qu'il était présenté par mon excellent collègue et ami, un de vos prédécesseurs, M. Daniel Hoeffel.

Je vous remercie de l'attention que vous avez bien voulu m'accorder. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

**M. le président.** Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux pour les reprendre à vingt et une heures quarante-cinq. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante-cinq, est reprise à vingt et une heures quarante-cinq.*)

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

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Portier.

**M. Henri Portier.** M. Pierre Micaux, député de l'Aube, est intervenu devant vous, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'Assemblée nationale, le 31 octobre dernier, pour vous parler de l'importance de la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray et Nogent-sur-Seine.

Vous répondez alors qu'il convenait d'examiner avec précision et rigueur les avantages réels procurés par l'investissement et de les comparer à son coût. Je vais donc procéder à cet examen avec vous.

La navigation intérieure sur des voies à grand gabarit est un moyen de transport moderne, efficace et de faible prix de revient pour les usagers et la collectivité nationale.

Les gains de productivité permis par la réalisation de liaisons à grand gabarit mettent la voie d'eau dans une situation de compétitivité satisfaisante à l'égard des modes de transport concurrents et le trafic sur ces voies s'est largement développé, comme l'attestent les exemples du Rhin, de la Moselle, de la Seine, de l'Oise et, bien que nous ne soyons qu'au début de ce développement, du Rhône et des liaisons à grand gabarit avec la Belgique.

Le trafic fluvial augmente chaque fois qu'une rivière ou un fleuve sont mis à grand gabarit, ce qui se traduit par une influence certaine sur l'industrie locale; cet aménagement répond donc à un besoin.

Je me permets donc de vous signaler que la mise à grand gabarit de la Seine jusqu'à Nogent-sur-Seine est considérée par l'ensemble des partenaires intéressés, élus et responsables économiques, comme l'un des moyens de développement à long terme du département de l'Aube, qui permettrait de pallier la chute d'activité, dès aujourd'hui prévisible, résultant de la fin de construction de la centrale nucléaire de Nogent.

Il y a aujourd'hui, dans notre département, une augmentation de 25 p. 100 de demandeurs d'emploi et une baisse considérable des offres. Plus inquiétant encore, il n'y a aucun signe d'amélioration. Au contraire, dernièrement l'usine Fenwick de Saint-Julien-les-Villas, près de Troyes, a fermé ses portes, ce qui s'est traduit par plus de 500 licenciements; et nous remarquons depuis plusieurs mois une baisse d'activité importante dans le secteur du bâtiment et des travaux publics et dans celui de la bonneterie. La bonneterie est, dans ce département, un facteur déterminant pour l'économie locale.

Prochainement, à la fin de la phase de génie civil du grand chantier de la centrale nucléaire de Nogent, nous compterons 500 licenciements supplémentaires. Nous avons peu d'espoir de voir se créer d'autres emplois à l'occasion de la phase électromécanique, compte tenu du ralentissement du programme électronucléaire français.

En somme, sur les neuf premiers mois de l'année 1984, le département de l'Aube a enregistré 3 173 licenciements économiques; c'est un record régional, la population active salariée privée étant de 76 000 personnes.

Il importe donc qu'un programme de développement prenne le relais du chantier de Nogent-sur-Seine, programme fondé sur les forces porteuses d'avenir du département. En l'occurrence, je pense au secteur de l'agro-alimentaire, la Seine à grand gabarit étant l'un des facteurs de réussite et d'espoir pour notre département.

Il faut savoir que Nogent-sur-Seine, deuxième port fluvial céréalier français, n'est pas actuellement accessible aux convois poussés de 3 000 tonnes, ce qui le pénalise lourdement, l'intérêt du transport par eau étant principalement dû au grand gabarit.

Ajoutons, à l'avantage de l'augmentation du trafic, que le grand gabarit permettrait l'installation de plusieurs établissements sur le port de Nogent: une enquête menée par la chambre de commerce et la chambre d'agriculture a mis en évidence qu'un certain nombre de sociétés aubois et marnaises s'installeraient ou seraient intéressées par les équipements collectifs sur le port.

Nous savons également que de nouvelles industries s'implanteraient dans cette région du Nogentais et que les équipements des usines déjà existantes seraient renforcés.

Le département de l'Aube a investi dans ce sens. En effet, le conseil général a financé à hauteur de 92 millions de francs, en accord avec l'Etat, l'exécution des travaux préliminaires. De plus, mes collègues aubois et moi-même, siégeant au conseil régional de Champagne-Ardenne, ont accueilli avec satisfaction le fait que notre requête commune, à savoir l'inclusion de l'aménagement de la Seine à grand gabarit entre Bray et Nogent dans le contrat de plan Etat-région, ait été prise en compte, la région étant disposée à apporter son concours pour la section Bray — Nogent, située en Champagne-Ardenne.

Actuellement, des négociations sont menées entre les présidents des régions de Champagne-Ardenne et d'Ile-de-France pour proposer une participation des collectivités locales d'un montant de 25 p. 100 du coût total.

Ainsi ces collectivités s'impliquent-elles elles-mêmes financièrement et font-elles preuve d'une volonté tenace afin qu'aboutisse le projet du grand gabarit.

Ce ne sont pas de vaines paroles qui sont prononcées sur cette question; des engagements financiers précis ont été décidés.

Une déclaration d'utilité publique devrait être prise dans les meilleurs délais, inscrivant le programme de la mise à grand gabarit de la Seine entre Noyen et Nogent car il est souhaitable de maintenir la pression actuelle sur les régions et les départements concernés.

De plus, les milieux professionnels sont prêts à étudier toute autre possibilité pour financer ce projet.

Nous sommes tous unanimes quant à cette réalisation qui représente l'avenir de la région.

Si je parle en faveur de l'emploi et des industries, en bref, de l'économie du département et de la région, je dois aussi vous dire que ce projet de la Seine à grand gabarit a d'autres avantages, tel celui de réduire l'effet néfaste des crues sur le territoire de plusieurs départements et cela pendant plus de six mois de l'année.

Pour toutes ces raisons, il est donc impératif, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous inscrivez au présent budget les crédits nécessaires à la réalisation de l'écluse du Vezoult sur la petite Seine, c'est-à-dire la réalisation d'une première tranche de travaux.

Sans nier l'importance de l'opération pour le détournement du pont de Mâcon, il faut cependant savoir que le dossier n'est pas prêt et que ces travaux ne pourront pas commencer en 1985. Il paraît donc opportun qu'un transfert de crédits, dont on sait dès à présent qu'ils seront inutilisés en 1985, puisse être effectué vers des opérations telles que la petite Seine, qui peuvent être entreprises immédiatement.

Enfin, M. Carlelet, député de l'Aube, avait, le 19 mai 1983, rencontré un conseiller du ministre des transports qui, persuadé de la nécessité de réaliser d'urgence l'écluse du Vezoult, l'avait assuré que le projet prévu dans le budget pour 1983, mais non maintenu à cause des difficultés économiques, serait inscrit de nouveau au budget pour 1984.

Nous sommes en 1985. L'écluse du Vezoult sur la petite Seine n'est toujours pas inscrite au budget des voies navigables.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je dois vous rappeler que la population, les responsables socioprofessionnels et les élus du département de l'Aube ont toujours fait preuve de bonne volonté à l'égard des projets d'intérêts nationaux. Ils ont accepté la construction de deux barrages — réservoir Seine et réservoir Aube — ce qui, pourtant, réduisait considérablement la surface agricole de ce département, qui a pour vocation l'agriculture.

De plus, ces deux barrages ont provoqué une modification des cours d'eau, qui crée actuellement un bouchon à Nogent-sur-Seine. Seule la mise à grand gabarit de la Seine permettrait la régulation des eaux.

Rappelons aussi qu'une centrale nucléaire a vu le jour, dans ce département, et que la population n'a jamais manifesté son opposition à cette implantation.

Je crois, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce département a toujours joué le jeu et qu'il a bien souvent fait passer ses propres intérêts derrière ceux de la nation. Aussi, mon collègue et ami Bernard Laurent, président du conseil général de l'Aube, et moi-même nous permettons-nous aujourd'hui de vous demander, au nom de tous ceux qui ont considérablement investi, en temps et en argent et de tous ceux qui misent sur l'avenir du département et de la région, de bien vouloir réinscrire au présent budget la réalisation de l'écluse du Vezoult sur la petite Seine. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

**M. Bernard Parmantier.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'avenir et le développement de nombreuses industries de pointe passeront nécessairement par l'établissement d'un lien économique et culturel avec l'air et l'espace, lien qui jouera d'ici à la fin du siècle un rôle aussi décisif que l'ordinateur et ses effets sur notre culture.

C'est pourquoi je partage entièrement l'intérêt montré par mes collègues pour les grands programmes de construction aéronautique française comme ceux de l'Airbus, de l'ATR 42 et du CFM 56. J'y associerai, pour ma part, l'intérêt porté par les médias et l'opinion publique au succès du programme Ariane, tant il nous semble qu'au-delà des inévitables frontières interministérielles et budgétaires le lien naturel et nécessaire entre l'air et l'espace doit être réaffirmé.

C'est également la raison pour laquelle je m'interroge et je m'inquiète du silence et du désintérêt qui prévalent à l'égard d'un grand secteur du monde aéronautique : l'aviation dite générale qui regroupe tous les aérodynes qui ne relèvent ni de l'aviation commerciale ni de l'aviation militaire.

Je dois, certes, tempérer mon propos après avoir entendu MM. les rapporteurs de la commission des finances et de la commission des affaires économiques et du Plan, ainsi que mes amis MM. Bernard-Michel Hugo et Maurice Janetti.

Je dois d'ailleurs dire que l'intervention de M. Maurice Janetti relative aux problèmes du vol à voile va m'éviter de revenir sur ce sujet. Je souscris en effet entièrement à ses propos à l'égard d'une activité dont le développement en deux années a été exemplaire sur les plans de l'emploi, de la relance de la production, du développement industriel et de l'exportation.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je voudrais vous rendre particulièrement attentif à des données qui sont trop souvent ignorées. En nombre d'unités, l'aviation commerciale représente à peine 2 p. 100 de la flotte mondiale et l'aviation militaire en représente de 8 à 9 p. 100. Le reste, soit 90 p. 100, c'est l'aviation générale, qui regroupe les avions d'affaires, les avions et les hélicoptères utilisés pour le travail aérien et les

avions d'Etat non militaires. Au sein de cette aviation générale, l'aviation légère, celle des clubs — planeurs, U.L.M., avions privés — tient une place importante tant au plan humain qu'au plan économique.

Ils tiennent une place importante au plan de l'activité humaine car, c'est une évidence, il y a au moins un pilote par avion. Actuellement, 40 000 pilotes d'avion sont inscrits dans les aéroclubs, 20 000 dans les clubs de vol à voile et il est prévu que ces chiffres doublent d'ici à 1990, c'est-à-dire à la fin de la phase de relance, si celle-ci est bien conduite à son terme conformément aux décisions que le Gouvernement a prises le 1<sup>er</sup> juin 1983, selon les recommandations de mon rapport.

Ils tiennent également une place importante au point de vue économique. Certes, un Airbus n'est pas comparable à un monomoteur de l'aviation légère; pourtant, dans l'étude que j'ai établie, qui porte sur des données de 1981, il apparaît que le chiffre d'affaires du premier constructeur américain d'aviation générale est très proche de celui du département Avions — Airbus compris — de l'aérospatiale et que les ventes d'avions légers représentent 50 p. 100 de son chiffre d'affaires. Personne n'osera prétendre que cela est négligeable.

On m'oppose souvent que mon exemple est mal choisi, qu'aux Etats-Unis l'aviation légère dispose de conditions de développement extrêmement favorables. Certes, mais comment expliquer alors que l'on puisse affronter la concurrence internationale avec l'Airbus, avec l'ATR 42, avec les hélicoptères et que cela soit totalement impossible avec les avions légers? On m'oppose également que cela ne s'est jamais fait avec les avions légers et que l'on ne voit donc pas comment on pourrait le faire.

Tel est le problème; et, finalement, dans ce secteur où l'on a manqué d'audace, on a connu l'enlisement.

Ces comparaisons donnent à la fois une idée de l'enjeu économique de ce secteur et du marché potentiel qu'il représente. Or la France dispose, non seulement du savoir-faire traditionnel de ses constructeurs d'avions légers, mais également des moyens de recherche et d'études et d'une technologie avancée qui lui permettraient de reconquérir, sur le marché mondial, une position de premier plan.

L'adaptation et le transfert de ces moyens au bénéfice de l'aviation légère nous permettraient de réaliser, après l'avion très léger de la société Robin dont la mise en production devient extrêmement urgente, la gamme d'appareils modernes, sûrs et performants, devant laquelle s'ouvrirait non seulement le marché français où s'affirme la demande immédiate du remplacement de 3 000 appareils, mais également le marché mondial.

Marché mondial en effet, car un avion léger moderne, biplace ou quadriplace, vendu au prix d'une automobile de haut de gamme — objectif auquel il n'est pas irréaliste de prétendre — serait susceptible d'intéresser d'autres clientèles que celles de l'Europe et de l'Amérique du Nord, qui sont traditionnellement visées par les constructeurs.

De tels avions ne sont pas encore industrialisés. Le marché mondial actuel est en fait un marché nouveau qui n'est occupé par aucune des grandes puissances industrielles. C'est donc un marché très important dont la conquête doit s'inscrire dans nos ambitions légitimes et nous mobiliser.

La poursuite d'un tel objectif exige la modernisation profonde des composantes d'un secteur où rien n'a véritablement évolué depuis plus de vingt ans. Cette modernisation concerne autant les rapports entre les hommes, leurs habitudes, leurs mentalités, que la modernisation du système de production et d'administration. Dans un domaine où les motivations sont vives, il existe un fort courant de créativité et il est nécessaire de mieux accueillir, traiter, valoriser, protéger l'innovation et le savoir-faire.

Je voudrais maintenant traiter très brièvement d'une question qui ne peut manquer d'être sympathique. S'agissant de l'innovation, je me dois, mes chers collègues, de vous donner une information que je pourrais qualifier de « locale ». Peut-être ignorez-vous que, dans les caves du Sénat, des agents ont constitué une section dont l'objet est l'élaboration, la construction d'aéroglosses. Au dernier championnat de France, ils se sont très bien placés. Je signale ce fait parce qu'ils le méritent, mais aussi parce qu'ils vont perdre leur local et qu'ils ont peut-être besoin d'aide. Je demande donc à mes collègues de s'adresser aux questeurs et de leur demander que le nécessaire soit fait. Monsieur le secrétaire d'Etat, ces personnels se demandent également à qui ils doivent s'adresser. Actuellement, ils sont rattachés à une fédération motonautique, mais ne dépendront-ils pas du ministère de la jeunesse et des sports ou, comme en Grande-Bretagne, de l'aviation civile?

Autour de la mission que m'avait confiée M. le Premier ministre en 1982, bien des Français se sont rassemblés et ont participé à ce qui fut un immense travail collectif. Le déclin a été stoppé, des emplois ont été sauvés, d'autres ont été créés, des exportations se sont produites. Je rappelle à cet égard ce qui a déjà été dit au sujet tant du vol à voile que d'autres aéronefs.

La vie associative a renoué avec la croissance. Il reste cependant des zones d'ombre, et, après deux années d'efforts constants et couronnés de succès importants, nous sommes très exactement au milieu du gué.

Nous avons donc relevé avec satisfaction l'augmentation sensible des crédits à la construction aéronautique affectés à l'aviation légère. Je m'en réjouis, monsieur le secrétaire d'Etat, et je souhaite vivement que cette affectation s'inscrive dans le cadre d'une politique globale et coordonnée de production, de commercialisation et d'exportation de matériel moderne. Toutefois, en même temps, je m'interroge sur les méthodes que requiert une véritable stratégie, sur son suivi et sur les adaptations qu'exigent les modifications, tant des produits, que de l'environnement technologique et économique.

Mais l'aviation légère est aussi un enjeu culturel et l'on doit déplorer qu'aucun véritable mouvement porteur ne soit généré dans l'opinion publique en faveur du secteur aéronautique et spatial. C'est la raison pour laquelle j'ai pris l'initiative d'un projet de magazine consacré à l'air et à l'espace. Il fait actuellement l'objet d'une étude sérieuse en vue de sa programmation, en 1985, sur une chaîne de télévision. Je ne manquerai pas, le moment venu, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire appel à votre appui et à la contribution, que je qualifierai dès maintenant de légère, de votre ministère.

Toutefois, l'aviation légère, qui s'inscrit remarquablement dans une politique de la jeunesse et du temps libre, doit jouer un rôle important dans la sensibilisation de l'opinion publique, dans l'éducation et la formation ; elle constitue l'humus sur lequel germent des vocations et des motivations, qui dépassent souvent le cadre de l'aéronautique.

Malheureusement, le succès des mesures qui ont été prises depuis deux années afin de faciliter l'accès des disciplines aéronautiques au plus grand nombre risque fort d'être compromis par la réduction de 26 p. 100 des aides à la formation aéronautique qui est prévue dans le projet de budget pour 1985. Lors de la discussion des articles, j'aurais l'occasion de développer plus largement ce point de vue.

La formation des jeunes constitue un objectif prioritaire et son effet d'entraînement dans l'animation des clubs est à la base même du développement de l'aviation légère.

Il ne sert à rien d'augmenter les crédits à la construction si, dans le même temps, on diminue les crédits à la formation. Qui pilotera les nouveaux avions si le montant des bourses est diminué ? Qui les achètera si la baisse des activités des clubs fait chuter leurs finances ?

La réalisation de l'enjeu économique, à savoir la conquête du marché mondial, passe nécessairement par la reconquête et le développement du marché intérieur, qui dépend lui-même de la réalisation de l'enjeu culturel que j'ai précédemment défini.

Le secteur de l'aviation légère est en cela représentatif de bien d'autres, celui des P.M.I., celui de l'économie sociale, auxquels le Gouvernement porte un intérêt incontestable.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le projet de budget de votre ministère ne semble pas respecter cette logique. Telles sont les remarques sur lesquelles je désirais attirer votre attention.

J'aurais encore bien des problèmes à évoquer, notamment en ce qui concerne certains projets industriels qui appellent des réponses urgentes. Mais, dans le temps qui m'est imparti, il ne m'est pas possible d'en faire plus. J'estime d'ailleurs que ce n'est pas le lieu de traiter des problèmes dans leur globalité.

Je me permets donc de vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, de réunir l'ensemble des interlocuteurs directement concernés dès que cela vous sera possible afin de « mettre à plat » les problèmes à résoudre et d'envisager les solutions à apporter. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

**M. Amédée Bouquerel.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, pour écourter mon propos, je dirai tout de suite que les sénateurs du groupe R.P.R. approuvent totalement l'intervention et, bien entendu, la conclusion de M. Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.

Cela me permettra de n'évoquer que quelques aspects du budget des routes nationales et des voies navigables.

En ce qui concerne les routes nationales, si l'on apprécie l'importance des crédits prévus pour 1985, en francs constants, on s'aperçoit que ces crédits sont inférieurs à ceux de 1984, que ce soit d'ailleurs en crédits d'engagement ou en crédits de paiement. Aussi les travaux d'entretien et, bien entendu, les travaux neufs seront-ils réduits.

En dehors du fait qu'il en résultera une dégradation du réseau routier national, que le programme de modernisation et d'amélioration, en particulier de mise hors gel, sera très réduit, nos entreprises enregistreront une réduction de leur activité, d'où par conséquent, malheureusement, une continuation du chômage dans ce secteur de l'activité économique de notre pays. C'est dire que ces perspectives ne permettent pas d'envisager l'avenir avec optimisme.

En effet, en francs constants, la réduction des crédits destinés aux travaux des entreprises sera de plus de 6 milliards de francs par rapport à 1980 : 26,7 milliards de francs en 1980 contre 20 milliards de francs en 1984.

Nous aurions pu espérer que le fonds spécial de grands travaux viendrait atténuer cette triste situation. Dans ce domaine également, le Gouvernement nous a habitués à cette détestable procédure qui consiste à annuler en cours d'exercice un certain nombre de crédits, sans d'ailleurs consulter à nouveau le Parlement.

Nous ne pouvons donc absolument pas compter sur les crédits provenant du fonds spécial de grands travaux.

Cette insuffisance de crédits va conduire les directions départementales de l'équipement à faire appel aux fameux travaux en régie. La régie directe est d'ailleurs assurée par les parcs et les ateliers. Ces travaux portent atteinte à l'activité de nos entreprises. Ce matin, lorsque j'ai entendu M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports nous dire qu'il envisageait d'augmenter la participation et de titulariser 1 000 ouvriers des parcs, j'ai pensé que cette extension des services qui permet d'augmenter les travaux en régie n'était pas une bonne affaire pour nos entreprises de travaux publics.

On peut tout d'abord penser que cela permettra de réaliser des travaux à un moindre coût, mais, monsieur le secrétaire d'Etat, je dois vous dire qu'il n'est pas bon que l'administration joue à la fois le rôle de contrôleur et celui de contrôlé. De plus, si l'on fait une juste estimation du prix de revient de ces travaux, il est faux de penser qu'ils coûtent moins cher que ceux qui sont réalisés par une entreprise.

Je voudrais également faire part de mon étonnement de ne plus trouver dans aucun fascicule budgétaire les crédits provenant du fonds spécial d'investissement routier qui alimentaient les tranches nationales, départementales et rurales, de même que les crédits qui étaient affectés aux routes nationales déclassées et qui étaient attribués aux départements et aux communes.

Je sais bien, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous allez me répondre que ces crédits ont été transférés au ministère de l'intérieur, mais si j'en juge par l'appréciation des maires sur les dotations globales d'investissement ou de fonctionnement, ces subventions, qui provenaient précisément de cette source spéciale, se sont évanouies, ont disparu.

Dans votre intervention, vous disiez qu'il convenait de limiter l'intervention de l'Etat, d'éviter qu'il n'y ait trop d'Etat ; dans le cas présent, il n'y a plus d'Etat du tout !

Si le budget des routes n'est pas satisfaisant, celui des voies navigables est franchement mauvais.

Le crédit de 402 millions de francs de dotations d'équipement et celui de 98 millions de francs pour l'entretien et l'exploitation sont en régression par rapport à 1984 en francs constants.

Aucune action d'envergure n'est prévue pour l'entretien.

La protection des berges des voies navigables est toujours laissée à la charge des communes riveraines mais le coût est si élevé que celles-ci n'ont pas les moyens financiers d'assurer cette charge. Les berges sont laissées à l'abandon. Faudra-t-il attendre une catastrophe pour que les pouvoirs publics prennent enfin conscience qu'il y a là un grave problème qui réclame une solution ?

Alors se pose le problème de savoir comment le Gouvernement envisage le financement du schéma directeur des voies navigables adopté par le conseil des ministres du 18 avril 1984. Là encore, le Gouvernement semble compter sur les fonds de concours des collectivités territoriales pour combler ses insuffisances ; donc il y a là de nouveau désengagement de l'Etat.

Pour terminer, j'évoquerai très rapidement le problème des liaisons fluviales à grand gabarit.

Trois axes sont actuellement retenus : mer du Nord—Méditerranée, Seine—Est, Seine—Nord avec une antenne sur Reims.

La France prend, en ce domaine, un retard inquiétant par rapport à ses voisins, j'en ai souvent parlé à cette tribune.

Lorsque je l'ai évoqué en commission, vous m'avez répondu, monsieur le secrétaire d'Etat, que les gouvernements d'avant mai 1981 n'avaient pas fait grand-chose. Permettez-moi, aujourd'hui, de vous répondre que, si les gouvernements depuis mai 1981 avaient consenti le même effort que les gouvernements précédents, nous serions dans une situation bien meilleure. En francs constants, les crédits consacrés à ces liaisons au cours des années 1982, 1983 et 1984 ne représentent pas la moitié des crédits engagés en 1979, 1980 et 1981.

Pire, les 24 millions de francs d'autorisations de programme prévus en 1984 pour un premier ouvrage sur l'Aisne, entre Compiègne et Soissons, ont été annulés !

Le temps ne me permet pas de justifier à nouveau l'intérêt économique et l'apport, du point de vue de l'aménagement du territoire, de ces liaisons fluviales à grand gabarit.

Il est navrant de constater le peu d'intérêt apporté à ces liaisons fluviales à grand gabarit que nos voisins réalisent par un effort constant et continu, en négligeant les antennes sur la France. Et pourtant, il faudra bien les réaliser, ces liaisons ! Mais je crains, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'elles ne se fassent malheureusement trop tard.

En conclusion, votre projet de budget ne permet pas d'envisager une relance économique. Il ne tient pas compte des intérêts majeurs de notre pays. C'est la raison pour laquelle le groupe R. P. R. du Sénat ne le votera pas. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'union centriste et de la gauche démocratique.*)

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

**M. Louis Virapoullé.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il est tout à fait normal que je vous fasse entendre la voix des Réunionnais dans cet important dossier des transports.

Le moment est venu pour vous, monsieur le secrétaire d'Etat, même si vos prédécesseurs n'ont pas eu la volonté de le faire, d'ouvrir les yeux sur ce qui se passe dans le domaine du transport aérien entre l'île de la Réunion et la métropole.

Sous prétexte qu'elle a le monopole et qu'elle assure un service public, la compagnie Air France refuse d'entendre la voix de la raison et commet des abus que je condamne publiquement devant vous, mes chers collègues.

Or, tout gouvernement, quel qu'il soit, ne peut laisser une compagnie aérienne faire la pluie et le beau temps et gagner de l'argent sur le dos des plus déshérités.

L'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, doit être pour vous celle de la décision.

Loin de moi l'intention de critiquer votre politique ! Je vous demande d'agir car cela suffit.

Les Réunionnais ne peuvent plus et ne pourront plus supporter plus longtemps ces augmentations incessantes de tarifs.

Si la compagnie Air France veut vraiment assurer un service public, elle doit cesser de gagner de l'argent sur le dos des Réunionnais et mettre au service de tous un tarif abordable.

Mon intervention a pour objet de vous demander de prendre des décisions que je vais exposer.

En ce qui concerne le « voyage pour tous », plus connu sous le nom de V. P. T., le tarif en basse saison est de 6 490 francs et, en haute saison, de 7 440 francs.

Ce qu'il y a de grave, c'est que la personne est obligée de prendre son billet aller et retour. Il est anormal qu'un passager soit victime de telles contraintes.

Nous ne voulons plus, monsieur le secrétaire d'Etat, être l'otage de la compagnie Air France.

Il vous faut, par conséquent, permettre à ceux qui voyagent sur la base du tarif V. P. T. de prendre leur billet aller simple et de payer le retour au moment où ils le jugeront opportun.

L'homme averti que vous êtes et qui a su objectivement, en des moments difficiles, prendre des décisions courageuses, devrait retenir que la compagnie nationale, en période de haute saison, contraint les passagers à réserver et à payer leur billet aller et retour quatre mois à l'avance. Air France récolte ainsi une somme colossale et l'acte qu'elle commet me paraît inqualifiable.

Mais il y a pire que cela. La compagnie nationale, contrairement à ce qu'elle prétend, n'agit pas dans l'intérêt de la Réunion. Elle pratique une politique de blocage qui menace notre économie. Les chiffres sont suffisamment expressifs dans ce domaine.

En réalité, se servant de son monopole, Air France ne vend pas la Réunion aux touristes. Elle porte tous ses efforts sur l'île Maurice et d'autres pays.

Ai-je besoin de vous dire que le nombre de touristes entre la Réunion et la métropole a diminué de 5,2 p. 100, alors qu'il a augmenté à destination des Seychelles de 20,3 p. 100, de l'île Maurice de 26,8 p. 100 et du Kenya de 30 p. 100 ?

J'en viens à la deuxième décision que je vous demande de prendre : c'est le politique qui doit gouverner. Le tort que nous avons toujours en France, c'est de laisser les administratifs prendre les décisions à notre place.

Alors que la Japan Airlines peut maintenant faire atterrir ses avions à l'île Maurice, Air France, monsieur le secrétaire d'Etat, s'est opposée à ce que cette même compagnie puisse faire atterrir ses avions à la Réunion qui est dotée d'un aéroport ultramoderne. Pouvez-vous me donner des explications dans ce domaine ?

Là aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande, au nom de tous les Réunionnais — car c'est vous qui décidez — de prendre les dispositions nécessaires.

Bref, toutes les compagnies aériennes venant des pays de l'Asie du Sud-Est doivent pouvoir faire atterrir leurs avions à la Réunion. Voilà une grande ambition pour notre développement économique.

Le moment est venu pour moi de conclure. Je vous demande, mes chers collègues, de m'aider dans cette grande croisade de désenclavement de cette île si belle et si profondément attachée à la France. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, de la gauche démocratique, du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

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

**M. André Rouvière.** Monsieur le secrétaire d'Etat, au moment où le Gouvernement et les collectivités locales mobilisent des moyens importants pour moderniser l'industrie et lutter contre le déclin économique de certaines régions, je voudrais attirer votre attention sur le rôle que ne joue pas mais que devrait jouer la S. N. C. F.

Certes, celle-ci a ses propres problèmes. De 1982 à 1983, son déficit est passé de plus de 6 milliards de francs à plus de 8 milliards de francs ; depuis 1972, son déficit cumulé tourne autour de 22 milliards de francs et sa dette est d'environ 65 milliards de francs. En considérant ces chiffres, je mesure les difficultés de gestion que doit surmonter ce grand service public.

Il n'en demeure pas moins que, lorsqu'une région, et à plus forte raison une zone sensible, un pôle de conversion, mobilise ses forces pour redresser la situation, il est difficilement admissible que la coordination, la consultation et l'entraide ne s'établissent pas entre les différents partenaires économiques et, en la circonstance, avec la S. N. C. F.

Je citerai deux plans à titre d'exemple. Tout d'abord, au sujet de l'organisation des services du chemin de fer : dans le bassin d'Alès, qui est une zone sensible bien qu'elle n'en porte pas le nom, la S. N. C. F. fait « cavalier seul ». Elle joue sa partition à part et, de temps en temps, elle fait, hélas ! des fausses notes.

A l'heure où la décentralisation doit favoriser la concertation, la S. N. C. F. modifie ses horaires sans se préoccuper des conséquences que cela peut avoir sur le secteur concerné.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande d'intervenir afin que les directions régionales de la S. N. C. F. ne modifient rien, ne suppriment rien sans consulter les élus et les partenaires économiques de la région intéressée.

Dans le bassin d'Alès, entre Bessèges et Alès, les horaires voyageurs ont été modifiés depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1984 ; personne n'a été consulté. Ces modifications sont très pénalisantes pour les usagers et il est certain que de telles mesures seront néfastes, dans peu de temps, pour la fréquentation de cette ligne Bessèges-Alès ; je crains même que cette décision ne conduise rapidement à une fermeture de ce service.

Cela va tout à fait à l'encontre des efforts entrepris dans le bassin d'Alès par le Gouvernement. C'est la raison pour laquelle j'insiste, monsieur le secrétaire d'Etat, afin que la S. N. C. F. joue le jeu de la concertation, du dialogue et de l'indispensable solidarité.

En second lieu, je voudrais souligner la quasi-impossibilité que rencontrent les collectivités locales pour acquérir des emprises d'installations abandonnées par la S. N. C. F. Dans ce cas, monsieur le secrétaire d'Etat, il ne devrait y avoir que deux attitudes : ou bien la S. N. C. F. envisage une réutilisation des locaux, des terrains, des lignes abandonnées, et alors elle doit le dire, en précisant l'objet de la réutilisation et le temps dans lequel elle pense réutiliser ces installations ; ou bien la S. N. C. F. n'envisage pas le réemploi, et, là aussi, elle doit le dire et, dans ce cas, faciliter la cession aux collectivités intéressées.

Mais, actuellement, le parcours d'obstacles pour de telles acquisitions est tel qu'il paraît trop souvent insurmontable. C'est le cas notamment lorsque l'emprise de certaines voies ferrées démantelées traverse plusieurs départements. Et c'est encore plus difficile lorsque ces voies démantelées s'allongent sur plusieurs régions.

Ne pensez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, faire en sorte que soient allégées et accélérées ces procédures ?

En conclusion, il me paraît indispensable que la S.N.C.F. s'implique davantage dans la vie économique des régions, non seulement pour demander, comme elle le fait, le concours financier des régions, mais également pour dialoguer avec les divers responsables économiques, et en particulier avec les élus.

Cette volonté de coopération, d'entraide, de concertation a été présente tout à l'heure dans vos propos ; elle est présente dans votre budget. Je suis convaincu que vous la ferez passer dans les faits. C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, je soutiens votre budget et je le voterai. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Marcel Henry.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il m'aurait été plus agréable et plus facile de m'adresser au ministre de l'urbanisme et du logement qu'à celui des transports, car, en matière d'habitat, vous faites à Mayotte un effort important et particulièrement bien adapté à nos besoins. Vous avez déjà exposé à l'Assemblée nationale votre souci de poursuivre et d'accentuer cet effort. Je ne peux, ici, que vous en remercier, de même que je veux vous assurer de la gratitude des Mahorais et de leurs élus pour l'aide rapide et déterminée que vous nous avez apportée après le cyclone Kamisy, en avril dernier.

Mais il me faut bien vous parler de transports et vous dire que, dans ce domaine, les choses vont beaucoup moins bien. Qu'il s'agisse de transports intérieurs ou de liaisons avec l'extérieur, nous avons pris un retard considérable, alors même que la réalisation des infrastructures correspondantes conditionne tous les autres secteurs du développement de l'île.

S'agissant des routes, tout d'abord, l'ancien territoire des Comores avait totalement délaissé, abandonné le réseau routier mahorais. C'est pourquoi, lors de la séparation en 1975, tout ou presque était à faire ou à refaire. En 1978, nous avons eu la satisfaction de voir classer dans le réseau national 93 kilomètres de voies structurantes, qui assuraient le quasi-bouclage de l'île.

Le classement est une chose, la réalisation en est une autre. En effet, depuis cette date, les crédits de l'Etat ont été bien loin de répondre à notre attente. Votre ministère a d'abord refusé de payer les travaux de la route nationale qui dessert le nord de l'île, au motif qu'ils avaient été commencés sur l'ancien F.I.D.E.S. Motif ou prétexte ? L'argument était bien formel, en tout cas. La collectivité territoriale a dû se résoudre à financer cette route nationale sur ses fonds propres.

Ensuite, alors même que les crédits d'entretien délégués suffisaient à peine à l'entretien de la R. N. 2, qui dessert le centre de Mayotte, et de la R. N. 4, qui traverse la Petite Terre, nous avons commencé la réalisation de la R. N. 3 pour désenclaver les villages du Sud.

On nous avait laissé espérer que la première dotation — 6 millions de francs pour 1980 — serait suivie de crédits au moins équivalents, voire en progression. Au lieu de cela, les engagements de l'Etat sont passés à 2 millions de francs environ par an, ce qui, compte tenu du coût des travaux pour avoir une chaussée aux caractéristiques pourtant modestes, ne nous permet pas d'avancer de plus de 2 kilomètres par an, alors que le tracé de la R. N. 3 couvre 20 kilomètres.

Il en résulte qu'une grande partie de l'île est encore totalement enfermée dès les premières pluies et que plus aucune liaison économique, administrative, sanitaire n'est possible en cette saison. Comme, parallèlement, la collectivité territoriale a entrepris, sur son propre réseau, l'effort important que notre retard impliquait, les populations qui auraient dû bénéficier du réseau national sont, en fait, pénalisées. Tel est le paradoxe.

Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que votre budget est soumis à des contraintes et que l'enveloppe réservée à l'outre-mer ne permet pas de nous attribuer des crédits illimités. Je mesure l'importance relative des crédits que vous nous accordez. Avant d'inclure Mayotte dans des procédures normales de financement, il faudrait, en quelque sorte, lui allouer une dotation de premier établissement. Ensuite, seulement, pourrait-on nous opposer les contraintes budgétaires dont les autres départements et territoires s'accommodent mieux car, pour l'essentiel, leur réseau est déjà réalisé et ne requiert que des améliorations.

En tout cas, je vous invite à venir chez nous, si votre emploi du temps vous le permet, pour constater qu'à Mayotte l'Etat n'a pas fait son devoir en matière routière, ni d'ailleurs dans le domaine aéroportuaire, même si la création récente d'une aéro-gare moderne a amélioré les conditions d'accueil.

La desserte aérienne reste toujours aussi problématique : trois liaisons par semaine avec la Réunion par des vols de quatre heures pour 1 500 kilomètres seulement. La dimension de l'avion utilisé ne correspond ni à cette distance ni aux nécessités du trafic. Cette liaison, pourtant très fréquentée, doit être équilibrée par une subvention d'exploitation de l'ordre de 5 millions de francs par an.

Il conviendrait donc de changer d'appareil, mais surtout de prévoir à moyen terme, par des travaux appropriés, la possibilité d'escale à Mayotte des longs courriers qui desservent la zone. L'investissement peut paraître important au regard de la taille de notre île et de sa population de 55 000 habitants, mais c'est l'une des conditions d'un désenclavement véritable.

Une autre condition tient à l'amélioration très sensible de nos infrastructures portuaires. Vous savez qu'un précédent secrétaire d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer avait cru pouvoir poser, en 1981, la première pierre du port de Longoni, plus exactement d'un poste à quai en eau profonde sur le site de Longoni, dans le Nord-Est de Mayotte. Depuis, le projet est tombé à l'eau, si l'on ose dire.

L'Etat n'a pas confirmé sa participation, qui était prévue à cette époque pour 6 millions de francs, et n'a pas voulu non plus solliciter de Bruxelles l'affectation à cette opération des sommes réservées à Mayotte au titre des IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> F. E. D.

Pour être franc, je n'ai guère d'illusion sur la volonté du Gouvernement de réaliser prochainement le port de Longoni. En attendant le démarrage de ce projet auquel nous ne renonçons pas, ne peut-on envisager des améliorations sérieuses de nos installations actuelles ?

La configuration des jetées de Dzaoudzi en Petite-Terre et de Mamoudzou en Grande-Terre oblige les bateaux à stationner au large. C'est donc pour une bonne partie avec des chalands et des boutres évoquant le XIX<sup>e</sup> siècle et, ensuite, à dos d'homme que l'on décharge à Mayotte les 30 000 tonnes du trafic annuel.

Puis-je vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, que, sur ce point capital, une mission du secrétariat d'Etat à la mer vienne rapidement à Mayotte pour étudier et suggérer les travaux nécessaires afin que puissent être programmés les engagements financiers de l'Etat ?

Sans port, il n'y a pas de développement aussi bien pour l'exportation des productions locales que pour l'importation des biens d'équipement et des matériaux nécessaires aux travaux publics.

Sans aéroport, il n'y a pas de développement pour le tourisme et pour l'ouverture des Mahorais sur le monde extérieur.

Sans routes, il n'y a pas de développement, qu'il s'agisse de la possibilité de construire les ouvrages publics indispensables — écoles, dispensaires — ou de la nécessité de commercialiser les productions agricoles ou encore des liaisons qu'implique une bonne administration.

Port, aéroport, routes, vous voyez, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous détenez une bonne partie des clés de l'avenir mahorais. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du R. P. R., de l'U. R. E. I. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

**M. Maurice Lombard.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, mon court propos concernera seulement la part du budget qui est consacrée aux transports collectifs urbains de province et la situation délicate de ces transports de province.

L'inscription de 740 millions de francs à ce titre représente globalement un net progrès par rapport à la dotation de 1984, qui n'était que de 594 millions de francs. Mais un regard plus attentif permet de constater que l'effort nouveau est entièrement absorbé, et au-delà, par le développement des transports sur rail dans quelques agglomérations. La majoration de crédits est de 37 400 000 francs pour les tramways et de 120 500 000 francs pour les métros de Lyon et de Marseille.

Il en résulte que l'aide au développement des transports collectifs urbains des autres collectivités par des contrats de développement ne progresse que d'un peu plus d'un million de francs, soit 0,44 p. 100. C'est dire que les capacités d'intervention du ministère diminuent en réalité dans ce domaine. Encore faudrait-il, monsieur le secrétaire d'Etat, que ces contrats de développement proposés par la direction des transports terrestres ne soient pas mis en échec par certains fonctionnaires locaux des finances.

Je citerai un exemple. Un contrat de développement a été proposé, en 1984, au district de l'agglomération dijonnaise. C'était un contrat-type émanant du ministère des transports sans aucune originalité, je vous le garantis, mais le Trésor public général s'est opposé à sa signature au nom de l'orthodoxie des règles de l'intervention de l'Etat et a sanctionné ainsi, en fait, la politique du Gouvernement.

L'exemple de Dijon, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est pas unique. D'autres réseaux et d'autres contrats ont subi les mêmes avatars. On peut, dans ces conditions, s'interroger sur la réalité de la promesse que contient cette ligne budgétaire.

Si l'opposition des contrôleurs financiers persiste, les crédits inscrits à ce titre ont toutes chances de ne pas être consommés. Les collectivités locales qui engagent des dépenses sur la foi d'une promesse d'aide de l'Etat risquent fort de tomber dans un piège.

Monsieur le secrétaire d'Etat, les responsables des réseaux de province ont des soucis plus graves que l'absence des aides de l'Etat. On assiste, en effet, à une dégradation rapide de la situation financière des réseaux de province, qui résulte, d'une part, de l'écart qui se creuse entre les dépenses de fonctionnement et les recettes que peuvent attendre normalement les réseaux et, d'autre part, des charges fiscales nouvelles qui pèsent sur les réseaux de transport.

Notons, d'abord, que les dépenses de fonctionnement croissent en fait plus vite que l'inflation; entre 11 et 20 p. 100 par an. Le blocage des tarifs a entraîné une réduction de la participation des usagers au financement des comptes d'exploitation, qui a varié de 4 à 6 p. 100 par an au cours des deux dernières années.

On parle pour 1985 d'une majoration autorisée de 3 p. 100, alors que la S. N. C. F. est autorisée à majorer ses tarifs de beaucoup plus. Si ce pourcentage de 3 p. 100 était retenu, ce serait une véritable catastrophe pour les réseaux de province.

En effet, la part du versement transports stagne. La baisse des recettes tarifaires est donc entièrement compensée par un accroissement des subventions en provenance du budget général des collectivités organisatrices, c'est-à-dire en fait des impôts locaux.

Les collectivités locales, il faut bien le dire, sont responsables de leur gestion à la fois devant les contribuables et devant les usagers. Il paraîtrait normal qu'elles choisissent de ce fait librement la participation à demander aux uns et aux autres. Or, en contradiction formelle avec l'esprit de la décentralisation, c'est l'Etat qui dicte leur politique et qui ne leur laisse de choix qu'entre l'augmentation des impôts pour financer le déficit grandissant des transports ou la réduction du service proposé.

A ces difficultés s'ajoutent tous les problèmes sur lesquels je n'insisterai pas, mais qui viennent de la nouvelle application de la T. V. A. aux transports. Quelles que soient les solutions retenues par le ministère des finances dans ce domaine, les nouvelles dispositions entraîneront de nouveaux et lourds prélèvements pour les finances locales, et cela au bénéfice du Trésor public.

Déjà, le blocage des remboursements de la T.V.A. sur les investissements des collectivités locales organisatrices pénalise lourdement leur trésorerie.

Qu'il me soit permis, à titre d'exemple, de comparer la dotation de 155 500 000 francs inscrite dans le budget de 1985 pour le métro de Lyon au remboursement de 180 millions de francs que la communauté urbaine de Lyon attend vainement. Aussi peut-on mesurer l'importance des crédits concernés et du retard des services fiscaux.

Dans ces conditions, mises à part peut-être quelques métropoles pour lesquelles des efforts particuliers d'investissement sont faits, les transports publics de province cesseront de se développer. En outre, ils risquent de connaître très rapidement une dégradation, qui commence à se manifester par la diminution des amplitudes des services, par la réduction des fréquences, ainsi que par la renonciation au renouvellement des véhicules.

Les sommes inscrites dans votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'elles soient en augmentation ou en diminution, n'ont pas une grande importance si on les compare aux charges que la politique financière du Gouvernement impose aux collectivités locales, responsables des transports de province.

Ainsi, la seule T. V. A. sur les prestations de service, remboursable certes, représente une avance de trésorerie permanente qui a été estimée à près de 3 milliards de francs. Or si l'on rapproche cette somme des 740 millions de francs que je me réjouissais de voir inscrits dans votre budget au début de mon propos, cela donne l'importance de la dimension des deux problèmes.

Vous seriez peut-être tenté de me répondre, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette difficulté financière ne vous concerne pas et relève de la compétence de M. le ministre de l'économie et des finances ou de M. le secrétaire d'Etat au budget. Cependant, votre charge vous confie la responsabilité de l'avenir des transports publics de ce pays. Il me paraît donc indispensable d'attirer votre attention sur les risques qui menacent cet avenir afin que vous vous employiez, d'abord au sein du Gouvernement, à les conjurer. En premier lieu et de façon urgente, je pense que ce qu'attendent tous les responsables des collectivités locales qui ont en charge les réseaux de transport, c'est non la liberté tarifaire — je suis, hélas! réaliste — mais tout au moins une revalorisation sérieuse permettant de faire face, partiellement sans doute mais de façon certaine, aux besoins des exploitations. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

**M. René Régnault.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en remarque liminaire, je dirai que ce budget des transports pour 1985 s'inscrit, comme les autres, dans une conjoncture de rigueur, qu'impose et que nécessite l'effort de redressement économique de la France d'aujourd'hui, pour mieux préparer et fonder son avenir.

Par ailleurs, ce budget fait suite à celui de 1984, marqué du double sceau de l'espérance, d'une part, et d'une certaine déception, d'autre part, celle-ci découlant des effets des mesures prises par le fonds de régulation budgétaire le 26 mars 1984.

De nombreux crédits de paiement furent alors annulés, avec toutes les conséquences que l'on sait. Il ne serait pas juste, en revanche, de ne pas souligner l'effet heureux des crédits du fonds spécial de grands travaux qui ont pu compenser les annulations dues au fonds de régulation budgétaire.

Pour autant, il aurait été souhaitable pour tout le monde que l'ensemble des crédits prévus aient été utilisables et que le fonds spécial de grands travaux soit venu s'y ajouter.

Je ne saurais quitter ces généralités sans appeler l'attention sur le fait que les budgets de 1984 et de 1985 sont marqués aussi par l'empreinte de la décentralisation, ce qui signifie compétences et ressources transférées aux collectivités territoriales, rendant ainsi les comparaisons d'exercice à exercice plus malaisées et appelant, surtout, à quelque prudence.

Ce projet de budget pour 1985 traduit de façon très nette la volonté du Gouvernement de s'orienter vers la modernisation, la rénovation et la sécurité, entraînant alors l'amélioration de la vie quotidienne et du service rendu aux usagers.

Le temps limité qui m'est imparti ne me permettra pas de développer comme je l'aurais souhaité l'analyse de votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, d'autant que je souhaite, surtout sur quelques points particuliers, vous livrer mon sentiment ou encore vous poser quelques questions.

S'agissant du réseau routier, j'observe que vous avez la volonté de poursuivre son aménagement, avec 144 kilomètres d'autoroute prévus pour être mis en service en 1985; de prolonger, ensuite, le réseau autoroutier, par des mises à quatre voies express et par la réalisation de rocades et de déviations qui, en ce qui concerne la sécurité, sont d'une très grande opportunité; de rénover, enfin, le réseau routier national, dont 2 900 kilomètres restent à réaliser.

Vous proposez un effort exceptionnel, ce que j'approuve pour la double raison que la rigueur invite à renforcer et à rénover le réseau national lorsque c'est possible plutôt qu'à systématiquement créer des voies nouvelles, mais aussi parce que c'est un réseau qui, pendant de longues années, a été délaissé.

Votre projet de budget respecte scrupuleusement les engagements déjà pris par l'Etat, tels que ceux qui sont inclus dans le 9<sup>e</sup> Plan, les contrats de plan Etat-régions, les plans routiers relatifs au Massif central ou encore à la Bretagne.

Permettez-moi toutefois une interrogation et un appel.

Je ne voudrais pas que la simultanéité, pour une région comme la Bretagne, entre un plan régional breton et un contrat de plan de la région concernant les problèmes routiers entraîne un dérapage des crédits de l'Etat sur le seul contrat de plan, au détriment des opérations exclusivement financées par l'Etat.

Ma préoccupation vise tout particulièrement à préserver le financement à 100 p. 100 par l'Etat, dans le cadre du plan routier breton, de la liaison Lamballe—Pontorson. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'être vigilant. Votre vigilance doit s'exercer aussi, d'ailleurs, vis-à-vis des décisions qui peuvent être prises à l'échelon régional, et il convient de l'accentuer dès lors qu'il s'agit d'assurer la continuité routière entre la Bretagne du Nord et la route des estuaires, qui passe à hauteur d'Avranches. C'est dire l'importance de cette liaison.



Je souhaite aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette route des estuaires, soutenue financièrement par le fonds européen de développement régional, fasse l'objet d'une grande attention de la France. Il s'agit d'un dossier dont j'attends, pour ma part, qu'il soit l'une des priorités défendues par notre pays devant l'Europe.

J'apprécie également l'effort accompli en direction de la sécurité et je vous encourage vivement à promouvoir les actions telles que « R.E.A.G.I.R. » ou « moins 10 p. 100 ».

Je voudrais ici faire quelques suggestions qui pourront paraître subalternes mais qui me semblent toutefois d'une relative importance.

Ainsi, la vitesse relative des véhicules est source de danger, c'est une évidence ; mais si l'on pense beaucoup à la vitesse excessive, je pense, pour ma part, aux véhicules lents ou très lents ; des mesures appropriées devraient être prises.

Quant aux contrôles d'alcoolémie, y procéder systématiquement est certainement nécessaire. Toutefois, l'usage qui en est fait est, à mon avis, d'un mauvais effet. Publier que l'on a procédé à une centaine de contrôles pour déceler zéro ou quelques cas positifs seulement, c'est plus démobilisateur que préventif. Je préférerais que l'on s'abstienne pour fournir systématiquement toutes les données sur la relation entre les accidents de la route et la conduite en état d'ébriété.

Je voudrais encore attirer votre attention sur le trop mauvais usage de l'éclairage des véhicules, en particulier sur la conduite en feux de rase campagne alors que le conducteur suit à courte distance un autre véhicule.

Je suis étonné par l'absence de réglementation à cet égard et, surtout, par l'inexistence des contrôles.

Enfin, pour en terminer avec le dossier des routes, j'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, attirer votre attention sur les économies d'énergie et la recherche dans ce domaine car, en ce qui concerne nos moteurs, des progrès techniques importants peuvent et doivent être accomplis ; nous en sommes encore au moteur à mouvement alternatif, tel qu'il fut inventé au temps de la machine à vapeur. On doit certainement pouvoir faire beaucoup mieux dans ce domaine et obtenir des résultats de rendement et de consommation tout à fait sensibles.

J'attire également votre attention sur la nécessité de développer une politique des transports au niveau européen. Je m'étonne, par exemple, de la perte économique que représentent les contrôles aux frontières situées entre pays membres de la C.E.E. Nous en avons eu un bel aperçu l'hiver dernier ! J'aimerais que l'on prenne les mesures nécessaires et justifiées qui garantiraient réellement la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté économique.

J'apprécie les efforts entrepris pour améliorer la gestion de la S.N.C.F., assainir sa situation financière, et réduire notamment l'escalade de son endettement, bien que je pense qu'une partie de celui-ci découle d'emprunts contractés sur le marché international, la S.N.C.F. participant alors à une mission d'intérêt général dépassant le simple cadre du service public.

Il s'agit là de dispositions que l'on retrouve dans d'autres grandes entreprises nationales : c'est ainsi qu'E.D.F. est quelquefois invitée par le Gouvernement à lancer des emprunts sur le marché international. La S.N.C.F. a sans doute dû être contrainte à de semblables obligations, ce qui a entraîné un accroissement de son endettement. Ce dernier ne saurait être imputable à la société nationale.

J'apprécie aussi l'effort du Gouvernement en direction de la modernisation du réseau, qu'il s'agisse de l'électrification ou encore du lancement en 1985 des travaux du T.G.V. Atlantique. Je pense d'ailleurs qu'il faut poursuivre l'« étoilage » en T.G.V., en poursuivant en direction de l'Est notamment.

Il convient également de souligner les efforts faits pour la réouverture de lignes qui furent par le passé condamnées. La loi d'orientation sur les transports intérieurs et la décentralisation peuvent, j'en suis assuré, contribuer largement à renforcer ce service public.

En revanche, je ne suis pas sans crainte devant l'évolution préoccupante du transport de marchandises. Ne croyez-vous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il faudrait renverser fondamentalement la stratégie pour sortir du dualisme exacerbé qui existe parfois entre la route et le rail pour, au contraire, en rechercher puis développer la complémentarité, la coordination ?

Dans le domaine de la navigation fluviale, je note avec intérêt les décisions favorables du Gouvernement en direction de la batellerie et le développement du trafic par la voie d'eau. Il y a de notables économies d'énergie et, parfois, de la promotion et du développement du secteur du tourisme et des loisirs, porteurs d'activités et bons collecteurs de devises.

La Bretagne s'est organisée et poursuit la mise en place d'institutions adaptées pour promouvoir son réseau de canaux et de voies d'eau intérieures, permettant les relations entre la mer et l'océan. Nous estimons qu'il s'agit d'un dossier susceptible de mobiliser des fonds européens et nous comptons, monsieur le secrétaire d'Etat, sur l'appui de la France pour engager des travaux substantiels.

Votre réponse sera pour nous, vous vous en doutez, du plus grand intérêt et je vous en remercie.

Enfin, je terminerai par l'aviation, en concentrant mon propos sur le trafic intérieur.

Si, globalement, on peut considérer que le dernier exercice clos marque quelques progrès sur le précédent, il faut toutefois reconnaître que le service rendu laisse apparaître bien des imperfections.

Il en est ainsi de la très grande diversité du niveau de qualité du service offert. Force est de souligner que les transports aériens renforcent les disparités entre régions, voire les disparités à l'intérieur des régions.

Il s'agit d'un frein à toute volonté d'aménagement planifié du territoire, qui renforce les inégalités et contrarie le développement de certaines régions.

La grande diversité des tarifs, l'absence de cohérence dans les horaires, dans les politiques des diverses compagnies, les disparités de toutes sortes dans le niveau et la qualité du service rendu sont autant d'obstacles, de gênes à la promotion de ce trafic.

Les remèdes appellent des réflexions et des études sur la péréquation, l'harmonisation et la synchronisation des politiques des entreprises concernées. Il me paraît du plus grand intérêt qu'une étude et un recensement préalable soient entrepris. Une mission pourrait même fort judicieusement être décidée à cet effet.

Si votre prédécesseur fit montre d'un intérêt relatif pour les problèmes posés par les transports aériens intérieurs, puis-je espérer qu'il n'en sera pas de même en ce qui vous concerne, monsieur le secrétaire d'Etat ?

Nous avons, au groupe socialiste, examiné avec le plus grand intérêt votre projet de budget. Nous y avons remarqué une volonté très affirmée de progrès dans le vaste domaine des transports : moderniser, développer, rénover les réseaux et les moyens ; améliorer la sécurité et prendre toujours mieux en compte les préoccupations des usagers ; valoriser et multiplier des moyens financiers devenus plus rares. Voilà qui nous satisfait et qui entraîne notre totale adhésion.

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

**M. Alfred Gérin.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, au moment où l'on parle de voies européennes de transport fluvial et où nos voisins font des efforts importants en la matière, notre pays marque le pas et semble prendre un retard considérable dans ses aménagements de voies navigables.

En effet, le rapport Grégoire, demandé à l'initiative de votre Gouvernement, prévoyait plusieurs hypothèses suivant que l'on souhaitait une réalisation rapide ou plus étalée dans le temps des voies navigables. Toutefois, il estimait, à l'époque, que le minimum d'engagement ne devrait pas se situer, en francs de l'époque, au-dessous d'un seuil de 500 millions de francs. Or, vous êtes très loin d'atteindre dans le budget 1985 ce montant, puisque seulement 402 millions de francs d'investissement y sont inscrits. Qu'en sera-t-il réellement, si nous jugeons en fonction du budget 1984 qui a vu ses crédits d'équipement passer en cours d'exercice de 408 millions de francs à 306 millions de francs ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi de vous questionner sur l'avenir de la liaison Rhin — Rhône. Vous savez combien les six régions concernées sont favorables à ce projet et quelle impatience elles manifestent. Or ces régions s'inquiètent. Le conseil d'administration de la Compagnie nationale du Rhône siège toujours à effectif restreint ; la loi du 4 janvier 1980, qui permet aux régions d'être membres de cette assemblée, attend toujours la promulgation de l'arrêté ministériel.

Dans ces conditions, on peut se demander quel est l'avenir de cette compagnie et de ses 760 agents qui, par manque de décision et par absence de mise en chantier de nouveaux travaux, se trouveront rapidement dans une impasse ; je ne parle pas des entreprises spécialisées qui, faute d'un carnet de travaux suffisant, seront en difficulté financière. Cette situation engendrera inévitablement du chômage supplémentaire.

Suivant les engagements pris au moment de l'élaboration du budget de 1984, les travaux du bief de Niffer aurait dû débiter en cours d'année. L'annulation du crédit en cours d'exercice a

conduit à différer cette réalisation. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le secrétaire d'Etat, à quel moment débutera ce chantier ?

Quant à l'aménagement de Loyette, il serait bon que vous nous éclairiez sur cette réalisation qui est un maillon indispensable à la cohérence de l'aménagement du haut Rhône.

Les 59 millions de francs inscrits pour supprimer l'étranglement de Mâcon et permettre la navigation des convois de 4 000 tonnes jusqu'à Chalon-sur-Saône, seront-ils des crédits « baladeurs » au même titre que les 75 millions de francs de Niffer inscrits en 1984 et, en fin de compte, ne resteront-ils pas dans les caisses de l'Etat sous prétexte que, localement, il n'existe pas un accord total sur le tracé de la voie navigable, alors qu'il appartient à votre ministère d'arbitrer sur le choix du tracé ?

Pourriez-vous aussi nous éclairer sur la négociation entre Compagnie nationale du Rhône - E. D. F. qui devrait apporter 50 millions de francs de ressources nouvelles chaque année pendant trois ans, ressources qui devraient être affectées à des travaux d'investissement ? Il semble que, là aussi, il y ait absence totale de décision.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, que pensez-vous de l'information parue au *Moniteur* du 3 août 1984, concernant le projet suisse de liaison fluviale Rhône—Rhin par Genève—Bâle—Neuchâtel ? Si ce projet devait se réaliser, ce serait toute une région française qui verrait son développement compromis.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les questions auxquelles j'espère que vous pourrez nous apporter aujourd'hui les réponses qui sont urgentes. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R. P. R.*)

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

**M. Charles Descours.** Monsieur le secrétaire d'Etat, il n'est jamais facile de faire une intervention de synthèse sur un budget mais, cette année, la présentation qui nous est donnée du budget des transports a singulièrement compliqué la tâche. Qu'il se retrouve dans le même fascicule que l'urbanisme et le logement n'est rien, mais y accoler les dotations du fonds spécial de grands travaux permet toutes les réponses... et tous les espoirs.

L'un de nos collègues a dit tout à l'heure que ce budget était en rupture avec les précédents. Il est vrai que la priorité aux transports, le droit au transport comme le proclamait orgueilleusement la loi d'orientation des transports intérieurs, semble bien, elle aussi, s'enliser dans les sables de la rigueur. Sur l'ensemble du budget, les crédits de paiement, souvent destinés à régler des investissements déjà effectués, augmentent de 12,9 p. 100, mais les autorisations de programme atteignant 8,5 milliards de francs, diminuent, elles, de 12,4 p. 100 et les effets de freinage se feront surtout sentir dans deux ou trois ans.

Si nous nous limitons aux transports intérieurs, l'abandon de la politique antérieure paraît encore plus évidente ; les autorisations de programme diminuent en effet de 13,6 p. 100 ; les crédits de paiement de 13,3 p. 100, comme l'a déjà remarqué le rapporteur spécial de ce budget à l'Assemblée nationale.

Mais ce changement de politique prend même un tour plus subtil ou plus sournois. En effet, en se limitant aux transports terrestres, on constate que les autorisations de programme augmentent de 8,3 p. 100 ce qui est, ma foi, correct, puisque supérieur à l'inflation, mais les crédits de paiement n'augmentent que de 3,7 p. 100.

Les collectivités locales, maîtres d'ouvrage, seront donc obligées, soit de retarder la réalisation de leurs projets, soit de s'endetter. Il y a là un mode de transfert de charges de l'Etat vers les collectivités locales qui, compte tenu du loyer de l'argent et de sa relative rareté est loin d'être anodin.

C'est le cas pour un projet que je connais bien, monsieur le secrétaire d'Etat, celui du tramway de Grenoble. Si les autorisations de programme sont assez proches du protocole signé avec votre prédécesseur le 15 février, à 10 millions de francs près en moins, les crédits de paiement passent quant à eux de 125 millions de francs à 47 millions de francs, obligeant l'agglomération à s'endetter pour 80 millions de francs, dette importante absolument imprévue dans un plan de financement, compte tenu des promesses antérieures du Gouvernement.

De même, l'effort routier est loin d'être à la hauteur des espérances. Le maintien de l'effort en matière de sécurité routière aurait nécessité, au moins, des dotations budgétaires équivalentes. Mais, même compte tenu des nouvelles présentations budgétaires, les autorisations de programme diminuent de plus de 9 p. 100 et les crédits de paiement de plus de 7 p. 100. Même en tenant compte de la mise en œuvre de la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux, la diminution atteint au moins 4 p. 100 à 5 p. 100.

La priorité reconnue par le 9<sup>e</sup> Plan aux rocade et aux déviations d'agglomération, semble en particulier faire long feu ! L'apparition de nouvelles réglementations, tant du point de vue de la capacité que de l'isolation phonique accroît considérablement le coût de ces ouvrages rendant impossible leur achèvement dans les délais prévus, même lorsqu'ils ont été programmés explicitement dans les contrats de plan Etat-région. En effet, la participation de l'Etat restant constante, les collectivités locales doivent encore accroître leur endettement ou échelonner leur programme. C'est là aussi un problème que je connais bien avec le contournement autoroutier de l'agglomération grenobloise.

En outre, monsieur le secrétaire d'Etat — et c'est peut-être le plus grave — aucune ébauche de solution ne figure dans ce budget pour trouver des ressources nouvelles, pour remédier au grave déséquilibre des réseaux de transports en commun, qu'il soient urbains ou interurbains. Notre collègue Maurice Lombard le soulignait tout à l'heure.

Aujourd'hui, après le développement nécessaire qui a suivi l'instauration du versement transports voilà dix ans, les finances de nombre de réseaux de transport — et des plus importants — sont au bord de la catastrophe.

Les moyens traditionnels sont largement insuffisants : la participation des collectivités locales s'est accrue de façon considérable et a souvent atteint des niveaux que l'on ne peut guère dépasser en raison de la crise économique ; le produit du versement transports stagne ; il n'est pas question d'augmenter ce prélèvement qui atteint souvent, et dépasse parfois, 1,5 p. 100, puisque ce versement pèse sur les entreprises et contribue à alourdir leurs charges et donc à diminuer leur compétitivité.

Enfin, les tarifs demandés aux usagers sont bloqués ; on connaît de toute façon les limites rapides des mesures sur ce paramètre, qui ne devrait plus entrer dans les calculs de l'indice du coût de la vie afin de permettre son évolution.

Il faut donc prévoir de nouvelles ressources : une participation infime de la taxe intérieure sur les produits pétroliers est demandée par tous, élus et exploitants.

Cette année où le Gouvernement a décidé d'augmenter tous les deux mois, ou à peu près, le prix de l'essence, il aurait été souhaitable qu'un ou deux centimes par litre de carburant vendu soient réservés aux transports en commun dont on dit vouloir le développement. Cela aurait été un ballon d'oxygène considérable. Votre projet de budget n'en parle pas et semble faire l'impasse sur ces difficultés que connaît l'ensemble des réseaux.

Décidément, je crois, monsieur le secrétaire d'Etat, que votre budget n'est pas un bon budget et qu'il traduit — comme le disait l'un de nos collègues tout à l'heure — un désengagement de l'Etat. En tout cas, il est bien loin des promesses qui avaient précédé le vote de la loi d'orientation sur les transports intérieurs. C'est pourquoi je ne pourrai pas, ainsi que mon groupe, voter ce budget. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, je dois être interviewé dans quelques instants, ici même, à ce « perchoir », pour utiliser la formule consacrée, à l'occasion du journal télévisé du soir de T F 1.

Dans ces conditions, le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux pour une demi-heure environ. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

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

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

Nous poursuivons la discussion du budget des transports.

La parole est à M. Malé.

**M. Guy Malé.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, s'il est de tradition de se flatter du réseau routier français que l'on aime à citer, pour sa qualité, comme l'un des premiers du monde, les réalités techniques nous conduisent, monsieur le secrétaire d'Etat, à tempérer cet enthousiasme par une série de considérations.

Le réseau routier français reste vulnérable essentiellement en raison des conditions climatiques hivernales. En effet, par un hiver très rigoureux, plus de 40 p. 100 de ce réseau risquerait de connaître des dégradations plus ou moins importantes. Par ailleurs, cette fragilité est en constante aggravation en raison de l'augmentation incessante du trafic routier.

Il est donc nécessaire de renforcer ce réseau. J'ai trouvé, dans le projet de loi de finances que vous soumettez à la représentation nationale, des lignes budgétaires qui tiennent compte de ces problèmes. Je voudrais néanmoins insister encore,

monsieur le secrétaire d'Etat, sur la nécessité d'accélérer le renforcement, notamment dans les zones à risque climatique, tant des chaussées et équipements que des ouvrages d'art.

L'effort d'entretien dit « préventif » qui concerne les routes nouvelles, les routes en bon état ou les routes renforcées doit être poursuivi — je le pense profondément — conformément aux dispositions du 9<sup>e</sup> Plan qui en faisaient un objectif prioritaire.

Quant à l'entretien dit « curatif », qui s'applique à la remise en état minimale des itinéraires non encore renforcés, il doit être également fortement intensifié.

Pour ces raisons, la diminution de 9,1 p. 100 des crédits budgétaires destinés à l'entretien et à la modernisation des infrastructures de ce réseau n'est pas une mesure très favorable même si — je tiens à le souligner — elle est malgré tout compensée par une dotation importante du fonds spécial de grands travaux.

Enfin, je voudrais aussi signaler que la modification importante du budget routier par le regroupement d'organismes d'études techniques et le recours aux interventions du fonds spécial ne facilite pas, il faut l'avouer, la lecture de ces documents budgétaires.

Avant d'aborder le contrat de plan Etat-régions et de parler de ma région du Languedoc-Roussillon et évidemment de mon département, les Pyrénées-Orientales, vous me permettrez de vous dire simplement que je partage totalement l'étude qui a été faite par mon collègue André Rouvière, sénateur du Gard, sur les voies ferrées. Je partage également ses inquiétudes et je souhaite que vous attachiez une grande importance à ses propos.

En effet, il en va du département du Gard comme de la région Languedoc-Roussillon. Nous souhaitons la maintenance d'une voie ferrée — il vous a dit laquelle — grâce à une convention S. N. C. F. - région - département du Gard ; cela s'est fait pour mon département ; vous pourriez — me semble-t-il — étendre cet exemple à la région Languedoc-Roussillon.

J'en arrive plus précisément au contrat de plan Etat - région Languedoc-Roussillon dans le domaine des routes nationales. Que ce soit en rase campagne ou en milieu urbain, si le total des crédits prévus pour la durée du 9<sup>e</sup> Plan s'élève à 461,9 millions de francs, l'Etat n'apporte sur ce montant que 192,3 millions de francs, soit moins de 42 p. 100 du montant total des travaux alors que les collectivités territoriales — région, département et communes — se voient contraintes de financer 269,6 millions de francs, soit plus de 58 p. 100 du montant total des opérations retenues, opérations dont la maîtrise d'ouvrage est cependant assurée par l'Etat et l'intérêt national, ce que je comprends fort bien.

Est-il possible de se satisfaire d'une telle situation ? Connaissant cette région Languedoc-Roussillon comme je la connais — le taux de chômage y est le plus fort de France — je sais pertinemment que ces travaux, comme de nombreuses opérations jugées pourtant indispensables pour son développement économique, ne pourront être réalisés durant les cinq prochaines années. De surcroît, le début de mise en œuvre de ce contrat de plan ne peut que susciter de légitimes inquiétudes.

En effet, de nombreuses autorisations de programme n'ont été inscrites que très tardivement dans l'exercice et les crédits de paiement insuffisants dont sont dotées les lignes budgétaires correspondantes risquent d'amener un nouveau décalage dans la réalisation des travaux.

Monsieur le secrétaire d'Etat, considérez que c'est non pas le sénateur des Pyrénées-Orientales qui vous parle, mais plutôt le président du conseil général. Pour concrétiser mon propos, je prendrai deux exemples qui concernent directement le département frontalier des Pyrénées-Orientales. Il connaît un fort transit et la situation y est encore beaucoup plus préoccupante que celle que je viens de décrire succinctement pour la région.

La route nationale 116, et plus particulièrement son tronçon Perpignan—échangeur Saint-Charles-Le Soler, constitue un des deux axes économiques vitaux de ce département. C'est, en effet, ce tronçon situé pour partie en zone urbaine, pour partie en rase campagne, qui dessert entre autres la nouvelle gare de marchandises Chantier-Roussillon. Nous avons participé, pour environ 4 millions de francs, à la naissance de ce chantier qui est en cours de réalisation, avec la chambre de commerce et la ville de Perpignan et le département.

La route nationale 116 doit desservir de la meilleure façon possible — ce n'est pas le cas — le marché international Saint-Charles qui jouxte cette gare de marchandises, centre vital pour l'agriculture roussillonnaise que constitue d'ailleurs le nouveau marché au Cadran inauguré voilà à peine un mois. Or, les premiers crédits ne sont prévus, pour cet axe écono-

mique, qu'en 1986 et 1987, soit trois ans trop tard compte tenu des opérations déjà réalisées souvent d'ailleurs avec le concours des collectivités locales.

Vous découvrirez dans vos archives que le département des Pyrénées-Orientales, pour la partie haute de la nationale 116 qui désenclave les hautes terres de la Cerdagne et du Capcir, a déjà cofinancé une opération voilà quatre ans. Vous découvrirez également que ce département a inscrit, depuis trois ans, une ligne budgétaire spécifique pour maîtriser le domaine foncier des principales opérations qu'il faut réaliser avant de prévoir toutes les prestations au droit du nouveau tracé qui a d'ailleurs été approuvé à l'unanimité, moins une voix, par le conseil général. Nous ne pouvons donc pas aller très loin dans le développement économique de notre région si nous ne commençons pas par restructurer les axes principaux. L'un est donc la route nationale 116, je viens d'en parler, l'autre est la route nationale 114.

Cette dernière longe la côte. Elle est particulièrement surchargée par un trafic de transit et également par un trafic touristique. Elle dessert le port de Port-Vendres qui est désormais tombé dans l'escarcelle départementale. Une opération aussi essentielle que celle du créneau du Réart, d'un montant de 25 millions de francs, n'a pu être retenue — ce que nous espérons — au contrat de Plan et attend le déblocage de crédits d'une tranche de fonds spécial de grands travaux, en accord d'ailleurs avec le conseil régional.

Cela m'amène, monsieur le secrétaire d'Etat, à ma deuxième question. Des tranches de fonds spécial grands travaux seront-elles prochainement débloquentes dans le domaine des transports pour compenser l'insuffisance des crédits qui ont pu être affectés par des procédures normales ?

De tels déblocages, monsieur le secrétaire d'Etat, me paraîtraient, dans la conjoncture actuelle, particulièrement indispensables à la reprise d'un rythme normal d'investissement dans le domaine des transports, notamment dans celui des infrastructures routières dont certaines — et j'en ai cité deux — conditionnent le développement économique des prochaines années.

Dois-je enfin ajouter, monsieur le secrétaire d'Etat, que la situation de crise grave que subissent actuellement les travaux publics et dont vous connaissez parfaitement l'ampleur, justifierait, à elle seule, de tels déblocages ?

Cette région du Languedoc-Roussillon — et mon département en particulier — jouxte la Péninsule ibérique. Au moment où on discute de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le Marché commun, elle est donc, de par sa situation, plus vulnérable que toute autre. Je vous demanderai, monsieur le secrétaire d'Etat, d'y porter le plus grand intérêt et la plus grande attention. (Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R. P. R.)

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

**M. Marcel Fortier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, président du groupe d'information et d'étude des problèmes de l'aviation civile, je souhaite appeler votre attention sur plusieurs problèmes ; mais tout d'abord, je désire manifester ma satisfaction sur un point : la réussite d'Air Charter, filiale à 80 p. 100 de la compagnie Air France.

Cette société avait pour objet d'assurer une reprise de la part du pavillon français sur le marché des vols affrétés moyens courriers internationaux, et également de développer la desserte des aéroports régionaux. Depuis 1982, elle poursuit, dans un marché en faible extension, un développement significatif, puisque son taux de croissance devrait cette année atteindre 46 p. 100.

Air Charter contribue aussi à redresser notre balance des comptes, puisqu'elle s'est attaquée au marché étranger qui alimente des flux de voyageurs vers la France en prenant, notamment, une part du trafic des pèlerins vers Lourdes et des skieurs scandinaves vers Lyon.

Cette nouvelle politique charter d'Air France va permettre un rééquilibrage de la part du pavillon français sur ce marché dès 1984 : de 37 p. 100 en 1982, la part du trafic assurée par les ailes françaises devrait atteindre entre 42 et 45 p. 100 en 1984 et, si la croissance de cette société se poursuit, 50 p. 100 en 1986.

Je tenais à marquer ma satisfaction de l'action d'une filiale de nos sociétés nationales, mais, parallèlement, il existe, monsieur le secrétaire d'Etat, des problèmes importants.

Je voudrais tout d'abord évoquer celui de la création d'un budget annexe de la navigation aérienne.

L'administration a décidé de faire payer aux transporteurs aériens l'intégralité des services qui leur sont rendus au titre de la sécurité de la navigation aérienne et de la météorologie pen-

dant les différentes phases des vols en espace aérien français. Pour la phase « en route », les coûts des services correspondants sont déjà intégralement recouverts à travers les redevances de route Eurocontrol. Pour la phase terminale, les coûts des « services terminaux de circulation aérienne » devraient être partiellement recouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1985 à travers une redevance d'approche et ce, à hauteur de sommes actuellement reversées à cet effet par les gestionnaires d'aéroports à l'Etat, soit 16 p. 100 du montant des redevances d'atterrissage.

En 1985, les coûts des services d'approche s'élèveront à 560 millions de francs environ, tandis que le reversement des 16 p. 100 des redevances d'atterrissage représentera 135 millions de francs. Le taux de recouvrement initial de la redevance d'approche avoisinera donc les 25 p. 100, de façon à garantir un recouvrement de 135 millions de francs, équivalent des 16 p. 100 actuels. Mais l'objectif étant de recouvrer la totalité des coûts, les compagnies peuvent s'attendre à voir la nouvelle redevance multipliée à court terme par quatre.

L'application de ce projet aurait des conséquences très lourdes pour nos compagnies aériennes : le montant annuel versé pour les services d'approche passerait progressivement de 44 millions de francs à près de 180 millions de francs, soit une augmentation de 136 millions de francs, valeur 1984.

Cette somme est à rapprocher des bénéfices dégagés cette année par Air France, qui étaient de 86 millions de francs, et par Air Inter, environ 20 millions de francs.

Si, en lui-même, le principe de la redevance d'approche ne paraît pas contestable, puisqu'il a été approuvé par l'O.A.C.I., il faudrait lui appliquer l'intégralité des règles adoptées par l'O.A.C.I. : les redevances doivent rémunérer le service rendu, et lui seul.

Ce ne sera probablement pas le cas. A cet égard, monsieur le ministre, je dois vous indiquer qu'on peut émettre des doutes sur la constitutionnalité de l'article 41. L'article 21 de l'ordonnance organique relative aux lois de finances porte que les budgets annexes comprennent « les recettes et les dépenses d'exploitation ». Or l'article 41, qui crée le budget annexe de la navigation aérienne, dispose que ce budget comprend les dépenses de fonctionnement et d'investissement. Ce glissement sémantique entre la notion d'exploitation et celle, beaucoup plus générale, de fonctionnement s'explique par le caractère trop global des missions du budget annexe, naturellement lié à la navigation aérienne, mais dont on peut estimer qu'il servira aussi à rémunérer des services administratifs sans liens directs réels avec les redevances versées par les utilisateurs.

Vous savez, monsieur le ministre, que cette assemblée n'est pas nécessairement opposée à faire directement contribuer les usagers lorsqu'on peut éviter de faire participer les contribuables. Néanmoins, je m'étonne que vous poussiez ce principe jusqu'à son terme, qui consiste à faire participer complètement les usagers aux missions générales de sécurité de l'Etat.

Au total, votre projet a des aspects extrêmement critiquables. A propos de la péréquation entre aéroports qui résulte d'un calcul global des coûts de navigation terminale au niveau national, le projet présenté revient à faire subventionner les services rendus sur les petits aéroports de province ayant un très faible trafic commercial par les compagnies aériennes desservant Paris et les principaux aéroports. Il faut noter que ces compagnies rémunèrent déjà à plus de 100 p. 100 les services de navigation terminale sur leur base principale d'Aéroport de Paris par le versement à l'Etat de 16 p. 100 de leurs redevances d'atterrissage.

Quant à la discrimination au détriment du transport international et du principal transporteur, Air France, une surtaxe de 50 p. 100 est prévue pour les vols internationaux, alors que le service rendu est évidemment le même, quelle que soit l'origine ou la destination d'un vol.

L'addition aux coûts directs du service de navigation aérienne de coûts dits « centraux » — fonctionnement de l'administration — représente 45 p. 100 du total du montant. Il s'agit là d'une charge indue très lourde.

En définitive, monsieur le ministre, la création d'un budget annexe de la navigation aérienne illustre l'ambiguïté de gestion de nos sociétés nationales. Ces sociétés sont condamnées à ne pas réussir et, de toute façon, à ne pas faire de bénéfices car, dans ce cas, l'Etat s'arrange pour les prélever indirectement.

Je vous ferai alors deux propositions. D'une part, il serait souhaitable que l'imposition de la redevance d'approche soit progressive et fasse l'objet d'un étalement sur une période de dix ans, comme cela a été le cas pour les redevances de route d'Eurocontrol.

D'autre part, il serait intéressant d'associer les usagers français — c'est-à-dire nos compagnies aériennes — à la gestion des fonds du budget annexe. A cet effet, il serait possible de créer un comité de gestion, bien entendu consultatif, qui permettrait à ces dernières de formuler des avis sur l'emploi des fonds dont elles sont redevables. En procédant ainsi, on éviterait de surcharger nos compagnies aériennes alors qu'elles sont, comme chacun le sait, soumises à une concurrence internationale qui devient de plus en plus acharnée.

Je souhaite maintenant, monsieur le ministre, évoquer le problème de l'aéroport international de Nice-Côte d'Azur.

Cette réalisation remarquable participe largement à l'équilibre de notre balance des paiements, aussi bien par les taxes qu'elle reçoit des compagnies étrangères que par le nombre très important de touristes venant d'autres pays et que l'aéroport accueille. En pleine expansion, l'aéroport doit s'agrandir, mais le financement de la deuxième aérogare pose un problème.

Les études financières menées par la chambre de commerce et d'industrie de Nice et des Alpes-Maritimes montrent que pour assurer le service des emprunts nécessaires la chambre de commerce et d'industrie devrait augmenter — si les prix évoluent de 6 p. 100 et si le trafic augmente de 5 p. 100 par an — les tarifs payés par les compagnies aériennes de 10,5 p. 100, soit 4,5 points de plus que l'inflation.

Une telle hypothèse n'est pas envisageable. Il convient, dès lors, de répartir le financement entre les différents partenaires possibles, je veux dire l'Etat, les collectivités locales, le département des Alpes-Maritimes, la ville de Nice et les compagnies aériennes.

Les compagnies aériennes ont accepté d'accorder des augmentations tarifaires supérieures de deux points à l'érosion monétaire pendant la durée du chantier et l'année de mise en service, soit pendant quatre ans.

Mais l'Etat devra également faire un effort pour assurer l'équilibre de l'opération. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous m'indiquiez où en sont les discussions sur ce point.

Enfin, monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur un des problèmes de l'Aéroport de Paris. Non il ne s'agit pas du remboursement anticipé de prêts très importants au F.D.E.S. que plusieurs de mes collègues ont évoqué. Vous avez déjà répondu à cette question, monsieur le secrétaire d'Etat. Ce remboursement anticipé est regrettable, mais il est supportable pour autant qu'il n'affecte pas nos compagnies aériennes, notamment par le retard qu'il pourrait apporter à la construction du troisième module de l'aéroport de Roissy.

Je veux évoquer ces ventes hors taxes, qui constituent une des ressources importantes de l'Aéroport de Paris. Celles-ci sont encore menacées.

Sur le plan du contentieux, les gouvernements ont été saisis, par lettre du 15 juin 1984, en provenance de la direction générale « fiscalité » de la Commission des Communautés européennes, d'une demande visant à s'assurer de la conformité des législations nationales avec l'arrêt qui limite l'importation des achats hors taxes à la petite franchise, soit 54 ECU actuellement.

Sur le plan réglementaire, les propositions de directives émises par la commission ont fait l'objet de nombreuses réunions des experts gouvernementaux à Bruxelles. On peut déplorer que les représentants français ne soutiennent pas une position plus favorable tant sur le niveau des franchises que sur les modalités du contrôle, surtout dans la mesure où une menace de contentieux plane sur cette activité.

Voilà les quelques problèmes, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, dont je voulais vous entretenir à l'occasion de l'examen de ce budget et je vous remercie des réponses que vous voudrez bien m'apporter. (*Applaudissements.*)

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je vais m'efforcer de répondre aussi précisément et complètement que possible aux questions posées. J'indique toutefois que j'ai déjà répondu par avance à certaines des interrogations qui ont été formulées et qu'un certain nombre de points plus précis pourront faire l'objet de réponses écrites particulières, car nous devons garder autant que possible à ce débat son caractère national.

M. Bernard-Michel Hugo a dit tout à l'heure, d'une façon que je crois excessive, que ce budget était en rupture avec les précédents. Il a d'ailleurs reconnu les efforts qui avaient été faits dans le cadre du projet de budget pour 1985 en faveur de la construction aéronautique, des transports aériens, des transports urbains et interurbains. Les préoccupations qu'il a exprimées concernaient essentiellement la S.N.C.F., et notam-

ment les grands projets qui, pour reprendre les termes qu'il a employés, devraient être financés par des moyens financiers appropriés. Il s'est inquiété du fait que les crédits du fonds spécial de grands travaux viennent combler les déficiences du budget proprement dit.

A cet égard je suis personnellement tout à fait satisfait de voir le F.S.G.T. intervenir dans le T.G.V.-Atlantique. Par ailleurs, j'indique que M. Fiterman lui-même avait accepté la mise à sa disposition de 500 millions de francs sur la troisième tranche du F.S.G.T. Ce qui était vrai hier n'est pas forcément faux aujourd'hui.

Par ailleurs, le concours exceptionnel que l'Etat a reconduit afin de soulager les charges de la S.N.C.F., qui s'élève à 3 250 millions de francs cette année contre 3 500 millions de francs l'année dernière, est à mettre en parallèle avec des déficits qui ont diminué.

Je regrette par conséquent que M. Bernard-Michel Hugo donne, en conclusion de l'examen de ce projet de budget, un avis négatif. Il me semble, en effet, qu'il s'agit d'un projet de budget responsable, d'un budget d'action et de mouvement qui marque une continuité avec ce qui a été fait jusqu'à présent, qui est l'affaire de l'ensemble d'un Gouvernement et non d'un seul ministre. Le projet de budget prépare largement l'avenir et je regrette que, par son rejet, il ne s'associe pas à cette grande affaire qu'est la réalisation du T.G.V. Atlantique.

M. Janetti a évoqué un certain nombre de sujets ; il s'est félicité de certaines perspectives, notamment du développement de notre famille aéronautique grâce à l'Airbus, à l'ATR 42 et au développement de la S.N.E.C.M.A. Il a également évoqué les problèmes de l'aviation légère qui serait « un élément malheureux et négatif dans ce budget ». J'aurai l'occasion de revenir sur ce point en répondant à M. Parmantier. J'ai noté que M. Janetti donnait un avis favorable à ce projet de budget.

M. Chauvin a notamment évoqué la situation extrêmement difficile de la S.N.C.F.

Je ne peux pas laisser dire que la S.N.C.F. aurait été victime, jusqu'à présent, d'une mauvaise politique ou d'une mauvaise gestion. Tout est certes perfectible, y compris en matière de gestion — je l'ai déjà dit tout à l'heure ; je n'y reviens donc pas — mais il est bon d'avoir présent à l'esprit deux chiffres lorsque l'on parle du déficit et de l'endettement de la S.N.C.F. En 1981, lorsque nous avons pris la responsabilité des affaires du pays, le capital de cette entreprise s'élevait à 14 millions de francs pour un bilan de 83 milliards de francs. Chacun doit donc être conscient du fait que, des dizaines d'années durant, l'Etat actionnaire n'a pas été à la hauteur de la situation et que, les uns et les autres, nous en payons aujourd'hui le prix. De plus — c'est le deuxième chiffre — nous avons étoffé ce bilan de 4 milliards de francs depuis 1981. Cela est sans doute encore insuffisant mais cette somme demande à être rapprochée des 14 millions de francs de capital avec lesquels on avait laissé fonctionner cette entreprise nationale.

Parmi les sujets qu'a évoqués M. Crucis, un grand nombre relèvent essentiellement des attributions et des responsabilités de M. Paul Quilès, je voudrais cependant lui dire un mot sur la desserte maritime de l'île d'Yeu.

Il est vrai que le déficit de la régie départementale, sans atteindre celui de la S.N.C.F., est considérable, puisqu'il atteint 5 millions de francs et que l'aide de l'Etat, qui est calculée avec une majoration non négligeable en pourcentage, n'est sans doute pas à la hauteur de ses espérances. Cet élément conduira sans doute les pouvoirs publics à réfléchir sur les aménagements à apporter à la dotation globale d'équipement.

M. Portier a évoqué les problèmes des voies navigables, plus précisément l'écluse de Vezoult, et, d'une manière générale, la liaison Nogent — Bray. Cette opération est tout à fait intéressante. Elle figure parmi les opérations les plus justifiées et les plus rentables. C'est ainsi que nous l'analysons sur ses aspects industriels, agro-alimentaires et d'aménagement. Cela dit, nous avons à faire les choix les plus pertinents et nous sommes en train de les élaborer en nous fondant sur tous les éléments d'appréciation nécessaires. Il y a également la liaison Nieffer-Mulhouse, il y a l'aménagement du Rhône, et j'y reviendrai tout à l'heure.

Je sais que cette région fait preuve d'ouverture d'esprit pour un certain nombre d'ouvrages d'intérêt régional, au sens large du terme, ou local — tels les barrages et la centrale nucléaire — et qu'il n'en est pas ainsi de l'ensemble des régions.

M. Parmantier a évoqué un certain nombre de thèmes. Je suis d'accord avec lui pour admettre que l'aviation générale, légère et sportive, est une composante d'une vaste démarche aéronautique qui ne doit pas être limitée à l'Airbus, à l'ATR 42, au Falcon 900 et à ces grands projets qui font la une des jour-

naux. Il existe, en effet, un environnement plus modeste, plus démocratique allais-je dire, qui doit sous-tendre cette démarche et faire de la France, aujourd'hui et demain, une grande nation aéronautique.

Sachez, monsieur le sénateur, que vous prêchez en cette affaire un convaincu. Cela dit, nous savons également qu'il existe en matière d'aviation générale un marché national et un marché international. Il est difficile de donner des chiffres précis en la matière, mais ce marché semble subsister malgré la crise.

Je suis conscient de cela, mais je souhaiterais que l'on ramène ce débat sur l'aviation légère à ses justes proportions.

Premièrement, je tiens à dire, avec beaucoup de clarté, car on se comprend mieux quand les choses sont dites clairement, que, s'agissant de la construction aéronautique des petits appareils, les crédits passent de 4 millions de francs à 8 millions de francs. Je n'accepte donc pas le procès qui est fait au Gouvernement, selon lequel celui-ci opérerait un désengagement en la matière. Les certifications portant sur un certain nombre d'appareils sont actuellement très avancées, certaines ont même été accordées, et nous veillerons à ce que tout ce qui est prévu puisse suivre normalement son cours.

Le débat porte uniquement sur la formation des jeunes à l'aviation légère, qu'il s'agisse du vol à voile ou du vol à moteur. Il est vrai que nous demandons un effort et que le budget a été réduit. Mais si nous rapportons les crédits à l'heure de vol, ce projet de budget est quand même acceptable et n'est pas de nature à remettre fondamentalement en cause toute une politique.

Je suis conscient d'une certaine émotion, sans doute amplifiée, qui a été créée à ce sujet et je suis prêt à rechercher, avec tous les intéressés, les formes de concertation appropriées à l'échelon national, afin de procéder, comme vous l'avez dit, à la « mise à plat » de tous les problèmes. Je suis donc prêt à faire en sorte qu'il soit clairement démontré que les pouvoirs publics sont soucieux de voir se développer ce registre de notre activité qui accompagne, tout naturellement, notre industrie aéronautique et notre transport aérien.

Monsieur Bouquerel, vous avez évoqué, outre les questions des routes, sur lesquelles M. le ministre de l'urbanisme, du logement et du transport reviendra probablement, le problème des voies navigables. Vous avez dit que le budget se présentait sous un aspect franchement mauvais.

Il s'agit là d'un procès d'intention que nous n'acceptons pas. En effet, si nous comparons les crédits affectés aux voies navigables au cours des années 1979-1980-1981 et 1982-1983-1984, nous nous apercevons que l'effort d'investissement a été globalement maintenu. Si ce projet de budget n'est sans doute pas à la hauteur des besoins, c'est parce qu'un retard considérable a été accumulé au cours des décennies précédentes. Ce projet de budget, dans une période de crise, alors que les crédits affectés à bien d'autres budgets sont en diminution, traduit bien notre volonté, sinon de maintenir les crédits à un niveau aussi élevé que dans une période plus heureuse au cours de laquelle davantage de réalisations auraient pu être engagées, du moins un intérêt que nous ne laisserons pas contester.

S'agissant des liaisons fluviales à grand gabarit — je le dis avec beaucoup de franchise car tous ceux qui s'intéressent à ces questions ne peuvent pas ne pas connaître l'importance des crédits, des milliards parfois, qui doivent y être consacrés — il faut avoir le courage d'indiquer que l'on ne pourra pas tout faire.

Le travail réalisé par la commission Grégoire n'est pas contesté ; il a été approuvé par le Gouvernement ; il sert de base à nos travaux. Mais à partir d'un document d'orientation, qui ne prévoit pas d'échéance précise et qui laisse une certaine liberté d'appréciation, nous devons faire des choix. Ceux-ci seront effectués en fonction de la rentabilité économique des investissements. Il est en effet absolument primordial d'utiliser le plus judicieusement possible l'argent des contribuables, dans ce secteur comme dans les autres.

M. Virapoullé a évoqué, avec conviction et avec tradition, allais-je dire, un dossier difficile et bien connu, celui des transports aériens en direction de la Réunion par la compagnie Air France et, notamment, ce qu'il est convenu d'appeler les « voyages pour tous ».

Monsieur le sénateur, vous avez rappelé des chiffres et vous vous êtes ému du fait qu'il était obligatoire de réserver puis d'acheter des billets aller et retour. C'est exact. Permettez-moi cependant, pour informer le Sénat, d'ajouter, selon la saison, suivant l'évolution tarifaire — et vous l'avez indiqué — qu'il est demandé de trente-deux à trente-neuf centimes au kilomètre, soit moins que ce que demande la S.N.C.F. Il convient de savoir également que ce qui n'est pas payé par l'utilisateur est

payé par le contribuable et que le déficit d'Air France sur cette liaison s'élevait à environ 67 millions de francs avant subvention en 1983. Voilà la réalité ; elle doit être vue sous tous ses aspects afin de ne pas être sous-estimée.

Néanmoins, je vous indique que, demain, une réunion se tiendra pour examiner ce problème et que je suis conscient de la réalité de ce dossier et de vos difficultés. Celles-ci doivent être non pas minorées, mais appréciées dans leur globalité. Je suivrai cette affaire avec beaucoup d'attention pour essayer de dégager les meilleures solutions possibles.

**M. Louis Virapoullé.** Monsieur le secrétaire d'Etat, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Bien volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Virapoullé, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Louis Virapoullé.** Je voudrais d'abord remercier M. le secrétaire d'Etat pour les explications qu'il vient de donner.

Je reviens en un mot sur le problème du billet V.T.P. qui est bien connu de tous. Monsieur le secrétaire d'Etat, ce que demandent les Réunionnais est extrêmement simple. Nous n'avons ni train ni bateau qui nous relie à la métropole ; nous n'avons que l'avion comme moyen de transport. Alors, voici ce que demandent les Réunionnais dans le cas du V.T.P. : ils demandent qu'on leur permette de prendre un billet aller puis le billet retour au moment opportun.

Ce billet est utilisé par les classes les plus défavorisées. Le Gouvernement est obligé de tenir compte du fait que 80 000 Réunionnais vivent actuellement en métropole et qu'il est normal que leurs parents puissent venir les voir.

La réunion de concertation doit se tenir demain à Saint-Denis de la Réunion et je demande à M. le ministre et à M. le secrétaire d'Etat de faire en sorte que l'on puisse aboutir à la solution qui est souhaitée par l'ensemble des Réunionnais.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je vous ai dit dans quel état d'esprit nous étions et que notre souci était de trouver une solution convenable pour l'ensemble des partenaires.

M. Rouvière a évoqué les problèmes de la S.N.C.F. Il s'est plaint des horaires qui seraient modifiés sans consultation des élus et il s'est préoccupé des problèmes d'affectation de certaines emprises lorsque des lignes sont désaffectées. D'une manière générale, il a souhaité une implication plus grande dans la vie des régions. Tel est aussi notre souci ; il sera formalisé dans le contrat de plan mais il l'est déjà dans notre esprit et dans les instructions que nous avons données.

Nous voulons que cette entreprise nationale soit ouverte à la concertation en direction des élus, des collectivités locales, des régions, sur la base de la clarté des responsabilités respectives mais aussi de la recherche de projets de synergie communs qui pourraient à la fois répondre aux préoccupations des uns et des autres.

C'est donc dans le sens de cette implication plus grande dans la vie régionale qu'une des perspectives nouvelles de la S.N.C.F. sera définie et encouragée, ce qui doit répondre largement aux vœux de M. Rouvière.

M. Henry a abordé des questions portuaires et aéroportuaires. Je crois savoir qu'en juillet dernier une mission s'est rendue à Mayotte pour étudier les problèmes de l'aéroport. Il apparaît difficile de construire une piste de 2 400 mètres pour l'accueil des Airbus. Il faut tenir compte de la réalité du marché et du potentiel clients. En revanche, je pense que les perspectives relatives à l'ATR 42, voire, à terme, celles relatives à l'A 320 peuvent être examinées d'une façon plus positive.

M. Henry m'a demandé de transmettre à mon collègue, M. Lengagne, ses vues sur les aspects portuaires et je ne manquerai pas de me faire son porte-parole.

M. Maurice Lombard a évoqué les problèmes des transports urbains de province. Je sais qu'il les connaît bien. Il faut mesurer les efforts qui ont été faits. Il les a d'ailleurs soulignés, en regrettant peut-être que les métros et les tramways en bénéficient plus que la route et la roue.

Cela dit, il convient d'apprécier globalement le budget à l'échelon national. Nous enregistrons une augmentation d'environ 25 p. 100 des crédits pour les contrats de transports urbains. Il faut apprécier la réalité de ce pourcentage dans le cadre budgétaire général.

Le cas particulier de Dijon et des difficultés avec le trésorier-payeur général a été évoqué. Le dossier est débloqué depuis une semaine et par conséquent M. Lombard aura satisfaction. Je vous informe qu'une circulaire interministérielle, pour que pareille mésaventure ne se reproduise pas, est en préparation pour le début de l'année prochaine.

M. Lombard a soulevé le problème du blocage des tarifs et de ses conséquences plus ou moins délicates. Il importe, si nous voulons lutter contre l'inflation, que l'Etat joue son rôle régulateur et d'ailleurs vous-même, monsieur Lombard, avez dit que vous ne demandiez pas la liberté tarifaire absolue. Cependant, parmi les composantes pour aller vers l'équilibre, il faut rechercher la productivité d'un réseau et je sais que vous y êtes attentif.

Certes, la productivité a des limites, mais c'est en fonction de toutes ces composantes qu'il faut essayer de trouver un équilibre. Cependant, compte tenu des efforts qui sont faits, je ne peux pas vous laisser dire que nous allons vers une dégradation du service et de l'investissement : nous avons des préoccupations sans doute, mais un tableau noir me semble excessif.

Je répondrai à M. Régnauld sur le problème du contrôle aux frontières ; c'est une préoccupation que partage le Gouvernement et je me suis déjà exprimé sur ce sujet. Les efforts vont se poursuivre avec beaucoup de constance pour que l'Europe des transports soit une réalité et que la France puisse jouer, à l'intérieur de cette Europe élargie, son rôle de carrefour.

M. Régnauld a parlé de la coordination du rail et de la route pour les transports de marchandises. C'est une façon intelligente de développer des chaînes cohérentes et compétitives de transport ; nous avons fait des efforts considérables dans ce projet de budget pour renforcer cette coordination intermodale.

Quant aux voies navigables et à l'appui européen, nous continuons à travailler dans cette direction.

Pour les transports aériens intérieurs, nous nous efforçons d'en assurer la cohérence afin que le désenclavement et la bonne desserte des différentes régions soit entre les différentes provinces, soit entre chaque province et Paris, puissent être assurés d'une façon efficace sans tomber dans des excès qui coûtent cher à la communauté et qui ne satisfont pas toujours les usagers. C'est le travail des services de l'aviation civile et nous nous efforçons de le conduire dans la plus grande concertation, avec le souci de ne gaspiller ni les fonds de l'Etat ni ceux des régions, tout en préservant les équilibres nécessaires des entreprises concernées.

M. Gérin a évoqué, lui aussi, le problème des voies navigables. La liaison Rhin—Rhône est un grand projet. J'ai parlé tout à l'heure du problème d'arbitrage budgétaire, je n'y reviendrai donc pas.

En ce qui concerne la C.N.R. — Compagnie nationale du Rhône — j'ai déjà dit que la négociation entre cette compagnie et E.D.F. a eu lieu et que, contrairement à ce que vous avez annoncé, la décision a été prise sous la forme d'un avenant à la convention qui a été discuté sans problème particulier en conseil d'administration de la C.N.R. le 27 novembre. Au cours de ce conseil, le représentant d'E.D.F. a dit qu'il ne voyait pas de difficulté à l'application de cet avenant qui dégagera des moyens étalés sur une période pluriannuelle.

Quant à la liaison Rhin—Rhône par la Suisse, c'est une idée séduisante mais j'ai entendu dire qu'elle devait coûter environ 30 milliards de francs. Alors rêvons un peu mais demeurons réalistes dans le cadre d'une question budgétaire. Au-delà de la séduction, nous n'en sommes pas encore à la réalisation !

M. Descours a émis un certain nombre de considérations sur le budget en employant des propos manifestement excessifs. Il ne s'agit pas de « présentation sournoise ». Il faut utiliser des propos plus mesurés.

Sur les versements des transports, les problèmes tarifaires, j'ai déjà répondu.

Je suis quand même un peu surpris d'entendre M. Descours demander une augmentation de la T.I.P.P. avec une affectation pour les versements des transports, car cela s'ajouterait aux problèmes qui ne sont pas insolubles, qui sont très complexes — c'est l'ancien secrétaire d'Etat à l'énergie qui vous le dit — d'une collecte de la T.I.P.P. et d'une redistribution localisée, qu'elle soit départementalisée ou régionalisée.

Il faut prendre en compte des difficultés qui en résultent avant de s'engager dans cette voie pour éviter d'avoir des disparités considérables entre deux régions. On le constate déjà avec la vignette automobile. Si nous développons un système de T.I.P.P. régionalisée, nous aurons des surprises aux frontières, compte tenu des tarifs différents pratiqués d'un côté et de l'autre par les stations-service.

**M. Maurice Lombard.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Lombard, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

**M. Maurice Lombard.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de m'autoriser à vous interrompre pour parler de la T.I.P.P. Ce prélèvement sur des recettes fiscales, dont nous demandons non pas l'augmentation mais le transfert par l'Etat aux collectivités locales, a été suggéré au groupement des autorités responsables de transport — G.A.R.T. — par une lettre de M. François Mitterrand, datée du 6 mai 1981.

Nous avons soumis cette idée à toutes les autorités organisatrices de transport, toutes opinions politiques confondues, mais elle signifiait, non pas une aggravation de la T.I.P.P. mais un transfert. Je crains, hélas ! que l'Etat n'ait fondé sur cette T.I.P.P. des espérances de ressources telles que les collectivités locales ne se trouvent plus maintenant en mesure d'espérer le recours à cette solution.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'Etat !

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur Lombard, je suis très heureux de constater que votre position est analogue à celle de M. le Président de la République. Je n'ai pas dit que ce problème était insoluble, j'ai simplement dit qu'il était d'une grande difficulté. Des arbitrages doivent être rendus, mais une discussion sur ce point nous entraînerait trop loin ce soir. Je suis prêt à la reprendre dans d'autres instances, notamment avec le G.A.R.T., quand vous le souhaiterez.

S'agissant du tramway de Grenoble, monsieur Descours, j'aurai l'occasion, dans les jours prochains, d'apporter des éléments complémentaires et substantiels qui devraient apaiser quelque peu vos inquiétudes.

M. Malé a évoqué les perspectives utiles de convention régionale ou départementale en matière de voies ferrées. Je ne peux que me réjouir de cet état d'esprit.

Dans les perspectives d'une S.N.C.F. moderne, ouverte sur l'extérieur, il y a cette dimension régionale et locale qui peut prendre la forme la plus convenable qui soit, respectant à la fois la liberté et la responsabilité de chacun, c'est-à-dire celle du contrat ou de la convention. La S.N.C.F. et les pouvoirs publics sont très ouverts à ces perspectives.

Enfin, M. Fortier, après avoir félicité Air Charter de ses bons résultats, ce dont je me réjouis également, a abordé les problèmes de la navigation aérienne. Je n'entre pas dans le détail de considérations relativement techniques qui concernent les redevances d'approche. Or j'ai lu dans un rapport de la commission des finances du Sénat que ce dispositif était jugé parfaitement conforme à la loi organique. Par conséquent, je n'ai pas les mêmes inquiétudes que M. Fortier sur la qualité juridique de ce dispositif.

Par ailleurs, il a exprimé le souhait que les compagnies aériennes puissent maintenir leur équilibre en termes de comptes d'exploitation. Le dispositif que nous mettons en place n'a pas pour objet de créer des difficultés aux compagnies ; il a été élaboré dans la plus grande concertation. Concertation il y a eu, concertation il y aura pour que chacun y trouve son juste compte.

Au sujet de l'aéroport de Nice-Côte d'Azur, là aussi, dans la mesure des moyens qui nous seront attribués, nous ferons notre possible pour apporter notre concours.

Quant aux ventes hors taxes dans les aéroports parisiens, il s'agit d'une question plus technique à laquelle je répondrai par écrit ; mais, là aussi, au-delà des discussions en cours, on devrait trouver des solutions raisonnables.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous prie de m'excuser d'avoir été peut-être un peu long, mais nous avons eu des intermédiaires « médiatiques », monsieur le président (*Sourires.*) J'ai apprécié la qualité de ce débat. Sans doute, certaines oppositions étaient-elles plus sévères que mon budget ne le méritait.

Sur un certain nombre de dossiers, les uns et les autres ont pris conscience, me semble-t-il, de notre souci de responsabilité et de progrès à la fois économique, social et technologique d'un secteur qui compte dans la vie de la nation et qui doit compter encore davantage puisque les transports, c'est la vie au quotidien, mais c'est aussi une part importante de la compétitivité de notre économie. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

**M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.** Je demande la parole.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.** Mesdames, messieurs les sénateurs, je compléterai les réponses présentées par mon ami Jean Auroux sur quelques sujets qui ont donné lieu à de nombreuses questions, et plus particulièrement sur les routes. Je remercie M. Dreyfus-Schmidt pour son très intéressant rapport à ce propos.

Plusieurs intervenants ont parlé d'insuffisance des crédits routiers. Je considère personnellement que la modernisation de notre pays ne peut se concevoir sans un effort pour améliorer notre système de transports par route, qui intervient notamment dans le processus de distribution de beaucoup de produits dont il conditionne le coût.

Mon ministère, qui gère le réseau routier national, exerce donc là une responsabilité importante. Je peux vous assurer qu'il a les moyens de l'assumer. Je rappellerai, à ce propos, les priorités de notre politique.

La première priorité est la poursuite de la rénovation des grandes liaisons routières.

Le schéma directeur des autoroutes et de leurs prolongements, adopté par le Gouvernement en 1984, prévoit la construction de 1 330 kilomètres d'autoroutes nouvelles.

Il a été adopté avec l'accord quasi unanime des régions. Il permet de définir un réseau autoroutier cohérent, compatible avec la capacité de financement des sociétés concessionnaires et répond aux besoins économiques du pays et aux préoccupations d'aménagement du territoire. L'effort portera en priorité sur les sections ayant l'objet d'urgence reconnue : l'A 26 Calais—Reims, l'A 71 Orléans—Bourges—Clermont, l'A 11 Le Mans—Angers, l'A 40 Mâcon—Bourg—Bellegarde, l'A 51 Aix—Cadarache.

En matière d'investissements routiers nationaux, sera poursuivi l'aménagement progressif à deux fois deux voies des prolongements d'autoroutes, en particulier pour desservir le Limousin : Vierzon—Limoges ; la Bretagne : Brest—Nantes et Brest—Rennes ; et la région Midi-Pyrénées : Tarbes—Toulouse. Sera également poursuivie la modernisation des axes retenus comme grandes liaisons d'aménagement du territoire.

Je tiens à ce que vous sachiez que les crédits prévus pour 1985 permettent d'assurer l'engagement de l'Etat pour les opérations qui figurent soit dans les contrats de plan Etat-région, soit dans les grands programmes d'aménagement du territoire.

La deuxième priorité est le traitement des rocade et des déviations. Six cents agglomérations traversées par une route nationale ne bénéficient pas encore de déviation ou de contournement.

En 1984, plus de 50 p. 100 des ressources de l'Etat des programmes d'investissements routiers sont consacrées à la construction de rocade et de déviations.

Cet effort sera poursuivi dans le budget pour 1985 et par la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux.

En écartant le trafic du cœur des villes, les rocade permettent de décongestionner les artères qui servent d'itinéraires de transit. L'ouverture d'une rocade urbaine permet, de plus, des gains importants de sécurité.

D'une part, sur les rocade de type voie rapide urbaine, les taux d'accidents sont beaucoup plus faibles que sur la voirie traditionnelle, du fait notamment de la suppression des intersections à niveau.

D'autre part, sur les voiries délestées du fait des rocade, la baisse du nombre des accidents est plus importante que celle du trafic.

La mise en service de rocade ou de déviations contribue, enfin, à diminuer le bruit et la pollution, ce qui améliore considérablement la vie quotidienne des riverains.

Telles sont les raisons de la politique d'un développement important des rocade et des déviations.

Enfin, la troisième priorité est l'entretien du réseau.

Le réseau routier national doit être amélioré parce qu'une fraction des chaussées n'a pas encore été adaptée au trafic lourd, ce qui les rend vulnérables en cas d'hiver rigoureux. En outre, un certain nombre d'ouvrages d'art vétustes doivent être renforcés pour éviter des désordres graves.

C'est la raison pour laquelle le 9<sup>e</sup> Plan a prévu un effort particulier pour renforcer les chaussées de 2 900 kilomètres d'itinéraires encore non traités supportant les trafics lourds les plus forts.

Aussi le projet de budget pour 1985 prévoit-il, pour l'entretien des chaussées, des ouvrages d'art et des équipements de sécurité, une enveloppe de plus de deux milliards de francs. Cette dotation permettra notamment de pratiquer un entretien préventif complet sur les 19 700 kilomètres de routes précédemment renforcées ou en bon état.

Tous les engagements seront donc respectés et l'activité du secteur sera maintenue.

Je note avec plaisir, monsieur Crucis, que vous avez bien voulu relever quelques points positifs dans votre analyse du budget routier : l'effort en faveur de la sécurité — j'en parlerai dans un instant — la priorité aux contournements des villes — je viens d'en dire quelques mots — et l'intervention du fonds spécial de grands travaux, même si ce fonds a été critiqué ici ou là.

Je voudrais vous rassurer, ainsi que MM. Bernard-Michel, Hugo et Braconnier, sur la répartition des fonds de cette quatrième tranche concernant les routes : sur les 4 500 millions de francs qui seront immédiatement engagés — j'ai annoncé cette somme, ce matin, lors de la discussion du budget de l'urbanisme et du logement — 1 920 millions de francs seront consacrés aux routes, c'est-à-dire environ 43 p. 100 du total et non un tiers. C'est donc une somme importante qui sera consacrée, dans cette quatrième tranche, aux routes.

En ce qui concerne les préoccupations que vous avez exprimées, je voudrais aussi rectifier le chiffre que vous avez indiqué relatif aux crédits d'entretien. Vous avez estimé qu'il diminuait alors que, globalement, c'est-à-dire en considérant les autorisations de programme et les dépenses ordinaires, ce chiffre augmente de plus de 5 p. 100.

Cette évolution positive ainsi que l'intervention du fonds spécial de grands travaux apporteront un soutien indéniable à l'activité des entreprises de travaux publics.

Pour répondre à vos interrogations concernant le réseau routier national desservant la Vendée, je vous confirme que les R. N. 160, 137 et 148 ont été classées comme grandes liaisons d'aménagement du territoire au schéma directeur approuvé par le Gouvernement. Ce choix leur garantit une priorité certaine dans les programmes.

Ainsi, de nombreux projets en cours d'étude représentent environ 200 millions de francs de travaux, parmi lesquels le contrat de plan Etat-Pays de la Loire, signé le 14 mai 1984, a distingué un certain nombre de priorités.

J'évoquerai, d'abord, la route nouvelle entre Nantes et Montaigu et la déviation de Montaigu sur la R. N. 137, dont l'enquête d'utilité publique devrait être engagée en 1985, et qui devrait recevoir au cours du Plan 125 millions de francs de crédits ; la déviation de Saint-Fulgent sur la R. N. 137 représentant 21 millions de francs de travaux ; la R. N. 160, qui bénéficiera de 55 millions de francs de crédits pour la réalisation de la déviation de Mortagne.

Enfin, la déviation de Fontenay-le-Comte, estimée à 38 millions de francs, sur la R. N. 148 sera également terminée au cours du 9<sup>e</sup> Plan.

Il faut également souligner l'amélioration de la desserte de la Vendée que constitue la réalisation de l'autoroute Angers—Le Mans, qui a également fait l'objet d'un contrat particulier entre l'Etat et la région.

La première section Angers—Durtal sera engagée en 1985. L'ensemble de la liaison devrait être terminé entre Angers et Le Mans en 1988 ou 1989.

M. Bouquerel pour sa part a évoqué une question qui revient de temps en temps : les travaux effectués en régie.

Je voudrais signaler que les activités « travaux publics » des parcs de l'équipement ne représentent au total que 1,3 p. 100 du chiffre d'affaires des entreprises privées de la profession.

Les travaux effectués pour le compte de l'Etat correspondent, pour l'essentiel, à des tâches d'exploitation, le déneigement notamment, et de petit entretien comme le fauchage, l'entretien de la signalisation, les réparations de chaussées très localisées. Les travaux de gros entretien, qui se développent avec l'extension progressive de l'entretien préventif des axes rénovés grâce aux renforcements, sont effectués presque systématiquement par une entreprise.

Outres ces missions d'exploitation et de petit entretien, les parcs sont souvent appelés pour des interventions urgentes : inondations, avalanches, éboulements, chutes d'arbres. La rapidité d'intervention que permettent leur équipement en réseaux radio notamment et leur organisation — je pense à l'astreinte des personnels — est particulièrement précieuse pour assurer la continuité, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, du service public.

M. Henry a évoqué les problèmes de Mayotte. Je voudrais le remercier du *satisfecit* qu'il a accordé à la politique du Gouvernement en faveur du logement à Mayotte. C'est vrai, un gros effort a été fait en ce sens.

Je suis tout à fait conscient des difficultés inhérentes à l'état actuel du réseau routier national de la collectivité de Mayotte.

Ainsi que vous le savez, l'Etat a entrepris depuis quelques années le désenclavement de la partie Sud de la Grande Terre par l'aménagement de la section Dembeni-Bandrele de la R. N. 3.

Or, la priorité a dû être accordée à la réparation des dégâts du cyclone, qui ont bloqué l'an dernier plusieurs routes de l'île. Mon département ministériel a dégagé, dans un premier temps, un crédit de 2 millions de francs pour les travaux de déblaiement les plus urgents. Ce montant a été complété, cette année, par un crédit de un million de francs pour les grosses

réparations et, à l'automne, par une dotation supplémentaire de 4 185 000 francs d'autorisations de programme de l'Etat, qui doivent permettre la poursuite des travaux. Ainsi plus de 7 millions de francs ont déjà été affectés pour les grosses réparations des dégâts qu'a subis le réseau national de votre collectivité.

En ce qui concerne l'exercice prochain, j'étudie, en liaison avec mon collègue secrétaire d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer, les possibilités de poursuivre, en 1985, ces actions, afin que les traces des dégâts cycloniques soient effacées et que la modernisation du réseau routier puisse être poursuivie.

J'en viens maintenant à la question de M. Régnauld concernant le plan routier breton.

Un effort important sera fait en 1985 pour poursuivre l'aménagement des deux axes principaux, l'axe Nord, Rennes—Brest et l'axe Sud Nantes—Brest, puisque plus de 210 millions de francs de crédits y seront consacrés à la suite d'un effort unilatéral de l'Etat.

Par ailleurs, l'Etat respectera les engagements pris dans le contrat Etat - régions pour l'aménagement de la R.N. 24, Rennes—Lorient et de la R. N. 166, Ploërmel—Vannes.

La liaison Lamballe—Avranches, qui assure le désenclavement de la Bretagne vers la Normandie, bénéficiera, quant à elle, d'environ 10 millions de francs, notamment pour l'aménagement des déviations d'Avranches et de Pontorson dans la Manche.

Parallèlement, dans les Côtes-du-Nord, les études et les acquisitions foncières de la déviation de Dinan jusqu'à la Rance seront poursuivies pour environ 1 300 000 francs.

L'engagement de l'Etat est total en la matière.

Vous avez, d'autre part, posé une question concernant la sécurité routière à propos de la vitesse minimale sur les routes, notamment sur les autoroutes. Je tiens à vous informer que j'ai mis à l'étude un projet tendant à imposer une vitesse minimale sur les autoroutes, étude dont j'attends très prochainement les résultats. J'espère que ce projet répondra en partie aux préoccupations que vous avez exprimées.

Quant à M. Malé, il a indiqué qu'en cas d'hiver rigoureux 40 p. 100 du réseau routier national subirait des dégradations très importantes.

Je n'arrive pas aux mêmes chiffres que lui, car le réseau routier non renforcé comprend 8 000 kilomètres de routes, ce qui, rapporté aux 28 000 kilomètres de réseau routier, auxquels il faut ajouter 6 000 kilomètres d'autoroutes, ne représente que 23 p. 100 des chaussées.

Par ailleurs, la proportion du réseau entretenu préventivement progresse, chaque année, grâce à une augmentation régulière des dotations de 5 p. 100. Il n'y a donc pas une dégradation, mais au contraire une amélioration continue du service rendu à l'usager.

En ce qui concerne les renforcements coordonnés de la R. N. 116, je peux vous indiquer, monsieur Mahé, qu'en 1985 sera financée la section Saillagouse—col de la Perche, qui terminera l'itinéraire dans les Pyrénées orientales.

En ce qui concerne maintenant les investissements routiers de votre région, le contrat Etat-région Languedoc-Roussillon prévoit en milieu urbain l'achèvement de la rocade sud de Perpignan pour 20 millions de francs ; le lancement de la rocade Saint-Charles pour 20 millions de francs et de la voie sur berge pour 14 millions de francs.

En rase campagne, sont prévus, outre les travaux de modernisation de la R. N. 116, dans le secteur de montagne, pour 20 millions de francs, le démarrage de la déviation de Prades, pour 8 millions de francs, et le doublement de la R. N. 116 entre Saint-Féliu et Perpignan, pour 10 millions de francs, ainsi que des aménagements localisés sur la R. N. 114 entre Port-Vendres et Cerbère, pour 4 millions de francs.

Monsieur Bonduel, vous avez évoqué l'expérience dite de « conduite accompagnée ». Celle-ci a démarré dès juin 1984 dans les départements de l'Essonne et des Yvelines. Elle s'adresse aux jeunes âgés de seize à dix-sept ans et leur permet, dans un premier temps, d'acquiescer, auprès d'une auto-école ayant accepté de participer à l'expérience, un niveau de formation au moins équivalent à celui du permis de conduire actuel.

A l'issue de cette formation initiale, les élèves poursuivront leur apprentissage de la conduite en présence d'un accompagnateur, parent ou tuteur légal, à condition, bien entendu, que celui-ci soit un conducteur confirmé, car le titre de parent ou de tuteur n'est pas suffisant. A dix-huit ans, le jeune candidat pourra alors se présenter à l'examen du permis de conduire.

Il s'agit là d'une expérience intéressante pour améliorer le niveau de formation des jeunes conducteurs et, par là-même, pour réduire le « sur-risque » qui les affecte. Les jeunes conducteurs sont en effet statistiquement victimes de deux à quatre fois plus d'accidents que le conducteur moyen.



A l'heure actuelle, cette expérience concerne environ quatre cents jeunes en formation.

Toutes les dispositions sont prises pour une observation attentive et détaillée de cette expérimentation, aussi bien pour le déroulement de la formation et de la conduite accompagnée que pour les accidents de la circulation dans lesquels les élèves pourraient être impliqués.

Afin de tirer dès maintenant les premiers enseignements de cette expérience, j'ai demandé à un ingénieur général des ponts et chaussées que soit réalisé un bilan d'étape.

C'est à partir du suivi permanent qui sera ainsi effectué que je serai amené à prendre une décision concernant l'avenir de cette expérimentation et, éventuellement, son extension.

Telles sont, mesdames et messieurs les sénateurs, les réponses que je souhaitais apporter aux nombreuses questions posées. Aujourd'hui, j'ai présenté pour la première fois devant le Sénat le budget des transports — l'an dernier, je n'avais défendu que celui de l'urbanisme et du logement — et j'ai constaté avec intérêt que les questions locales étaient nombreuses. C'est bien le signe de tout l'intérêt que porte votre assemblée à ce que j'appellerai les problèmes du terrain. C'est également la preuve — M. Auroux l'a dit avant moi tout à l'heure — que les transports concernent bien la vie quotidienne de nos concitoyens.

J'espère que nous avons suffisamment répondu à vos questions et je vous remercie en tout cas pour vos commentaires qui, n'en doutez pas, seront, pour la plupart, extrêmement utiles. (Applaudissements sur les travées socialistes.)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'urbanisme, du logement et des transports, section Transports, et figurant aux états B et C, ainsi que les articles 59 et 71.

Je rappelle que le Sénat avait réservé le vote des crédits Urbanisme et logement.

#### Article 36.

##### ETAT B

**M. le président.** « Titre III, plus 1 016 830 691 francs. »

Par amendement n° II-62, MM. Parmantier et Janetti proposent de réduire ces crédits de 4 500 000 francs.

La parole est à M. Parmantier.

**M. Bernard Parmantier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cet amendement a pour objet d'attirer l'attention du Gouvernement sur les conséquences redoutables de la régression constatée dans la formation des jeunes pilotes, sur la vie des aéroclubs et sur leur capacité à acquérir les nouveaux matériels produits par nos entreprises. Il doit permettre de majorer les crédits d'intervention en faveur de l'aviation légère.

Je ne sollicite, par cet amendement, ni faveur ni privilège pour l'aviation légère. Je serais d'ailleurs très gêné qu'il en soit autrement. Malgré l'intérêt que présente ce secteur, je ne vois pas, en effet, ce qui pourrait justifier qu'il échappe à l'effort de rigueur et de solidarité.

La mission que j'avais accomplie dans ce secteur en grande difficulté avait d'ailleurs permis de montrer que l'on pouvait sortir de la crise et que cet exemple était applicable à beaucoup d'autres domaines semblables, avec un bilan positif pour la nation.

L'aviation légère rapporte, en effet, plus à l'Etat qu'elle ne lui coûte, à condition que lui soient donnés les moyens de fonctionner de façon satisfaisante.

Par exemple, les clubs affiliés à la fédération nationale aéronautique, à qui furent attribués 9,3 millions de francs de crédits en 1984, rapportèrent dans la même année 22 millions de francs de taxes en essence, auxquels il convient d'ajouter la T.V.A. sur l'achat de matériel neuf et de pièces de rechange et sur les travaux d'entretien.

Les 4,5 millions de francs dont je sollicite, par cet amendement, l'affectation au chapitre 43-29, représentent donc, en fait, un prêt remboursé avec intérêt dans le cours de l'année 1985.

Si l'intérêt économique immédiat de l'amendement que je défends doit apparaître en lui-même suffisant, je voudrais néanmoins exposer les raisons plus profondes qui me semblent justifier le maintien de l'aide de l'Etat à l'aviation légère.

Dans sa lettre de mission, Pierre Mauroy me demandait, en 1982, de « proposer les mesures de nature à inverser de façon durable les tendances du secteur de l'aviation légère ».

La mise en œuvre des propositions de mon rapport et l'augmentation sensible des crédits à l'aviation légère, qui passèrent, de 1982 à 1984, de 10,6 millions de francs à 19,9 millions de francs, permirent en deux ans de renverser les tendances de ce secteur dont le déclin était jugé, par certains, irréversible. A ce dernier niveau, les crédits restaient, cependant, en francs constants, inférieurs de près de moitié aux crédits affectés à ce secteur durant les années où s'est amorcé son déclin.

Il faut donc principalement attribuer la relance de ces deux dernières années au formidable effort collectif et bénévole consenti par toutes les personnes concernées, stimulées par l'intérêt manifeste que le Gouvernement a porté, à travers sa mission et avec l'augmentation des crédits, à l'aviation légère.

Je ne vais pas dresser ce soir le palmarès de l'aviation légère. Ce serait trop long, car il est impressionnant, et je risquerais de ne pas être exhaustif.

Un manager illustre récemment ses méthodes par le slogan suivant : « Des compliments pour vaincre la crise ».

Sans même parler de compliments, le milieu de l'aviation légère a aujourd'hui le sentiment que ses efforts ne sont ni considérés ni reconnus. La diminution de 26 p. 100 des aides de l'Etat à la formation aéronautique risque en effet de réduire à néant les efforts des deux dernières années car, si la relance est amorcée, son caractère durable n'est pas encore acquis, surtout en ce qui concerne l'avion à moteur, qui utilise l'essence la plus coûteuse et subit des coûts d'entretien inadmissibles.

Je n'ai cependant pas oublié de souligner tout à l'heure les efforts faits par le Gouvernement et les crédits affectés à l'aviation légère, monsieur le secrétaire d'Etat.

Certes, le secteur de l'aviation légère ne représente qu'une part modeste de l'économie et de l'activité nationale. Est-ce pour cela qu'il est le seul, au sein du titre IV du budget des transports, à subir les effets d'une rigueur par ailleurs compréhensible? Mon amendement n'a pour objectif que d'effacer une mesure qui ne peut s'inscrire dans un effort de rigueur, puisqu'elle n'aura, y compris au plan financier, que des effets négatifs. Elle me paraît, de plus, injuste, car elle ne rend pas l'hommage qui est dû à tous ceux qui, par leur dynamisme et leur travail désintéressé, ont fait montre d'un civisme dont je veux porter témoignage.

Le Gouvernement souhaite que nous nous rassemblions, que nous agissions pour moderniser, pour conquérir des marchés, pour créer des emplois, pour développer. Dès 1982, nous nous sommes rassemblés, nous avons voulu moderniser, nous avons conquis des marchés, nous avons créé et sauvé des emplois, nous avons développé. Le Gouvernement ne peut donc que se satisfaire de ce grand courant, qui montre qu'il est possible de poursuivre cette action dans d'autres secteurs en difficulté. Ceux-ci ne manquent, hélas! pas.

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

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** La commission des finances a considéré que le rapport de M. Parmantier était extrêmement positif et devait être suivi d'effet.

Pour défendre cette cause, nous avons trouvé des arguments supplémentaires dans la réponse qu'a fournie M. le secrétaire d'Etat tout à l'heure : un effort important a été réalisé en faveur de la construction dans l'aviation légère. Il est bien évident qu'il faut des gens pour acheter les appareils fabriqués et il faut donc que des moyens soient donnés aux acheteurs potentiels.

La commission des finances est donc favorable à l'amendement de M. Parmantier.

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Les conclusions du rapport Parmantier sont également les nôtres et nous ne sous-estimons pas le travail qui a été entrepris depuis sa publication. Je pense m'être exprimé suffisamment clairement tout à l'heure à ce sujet.

Il n'est effectivement pas possible, vous l'avez d'ailleurs reconnu, monsieur Parmantier, de mettre ce secteur à l'abri de la rigueur des temps. Cependant, au cours de l'année 1985, nous réunirons, sous les formes les plus appropriées, tous les partenaires autour d'une table pour dégager, dans la concertation, les moyens et les méthodes permettant de relancer sur des bases nouvelles les orientations que vous avez rappelées. Il est vrai que les aéroclubs, les jeunes pilotes, les entreprises et tous ceux qui sont sensibilisés à cette question sont inquiets. Mais les crédits demeurent, même s'ils sont contractés; la volonté demeure également, et les perspectives sont tracées.

Je demande donc à M. Parmantier de bien vouloir retirer cet amendement. Je peux lui donner des assurances sur le prolongement qui sera donné dans les semaines à venir au

débat d'aujourd'hui et l'œuvre qui a été entreprise sera poursuivie dans les meilleures conditions possibles. Au demeurant, cet amendement de réduction de crédits n'irait pas dans le sens souhaité.

L'attention des pouvoirs publics a été attirée sur ce point, et je crois que tel était l'objectif de cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Parmantier, l'amendement est-il maintenu ?

**M. Bernard Parmantier.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous savez que M. le Premier ministre a déclaré qu'il fallait dire la vérité. Permettez donc qu'ayant commencé de cette façon, je poursuive.

Je suis convaincu que tous les Français sont favorables au développement de la vie associative et de l'économie sociale et je sais que vous êtes particulièrement favorable à l'aviation légère ; vous me l'avez dit, et j'ai de bonnes raisons non seulement de vous croire, mais également de juger sur preuve.

Toutefois, vous devez admettre qu'il ne m'est pas possible de m'associer à une mesure qui serait perçue comme une sorte de désaveu par tous ceux qui — je vous l'assure — ont accompli un travail extraordinaire et qui ne demandent qu'à le poursuivre. En effet, dans le temps restreint dont je disposais, il ne m'a pas été possible de vous présenter tous les projets industriels qui sont en cours de préparation ; certains devraient d'ailleurs très vite être mis en chantier. Je vous demanderai, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous aider à accélérer ces projets, en particulier ceux qui ne posent aucun problème financier mais qui se heurtent à certains obstacles. En matière industrielle, surtout lorsqu'il s'agit de produits nouveaux, tout retard risque de transformer un succès potentiel en un échec réel à cause de la compétition internationale.

Je suis donc tout disposé à retirer cet amendement compte tenu des assurances et des garanties que vous venez de m'apporter. J'ai pris acte que vous m'assuriez que, très prochainement, nous reconsidérerions l'ensemble du problème mais tout doit être bien clair entre nous : s'agit-il d'une sorte de contrat qui nous lie, vous et moi, et qui devra nous permettre de surmonter cette crise ?

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Tout à fait !

**M. Bernard Parmantier.** Dans ces conditions, je vous en remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, comme je remercie tous mes collègues de cette assemblée, en particulier ceux qui siègent à la commission des finances et à la commission des affaires économiques et du Plan, qui ont pris en compte les préoccupations qui sont celles de plus de 800 clubs répartis à travers toute la France. A mon avis, ce chiffre et cette répartition géographique en disent plus que de longs discours.

**M. René Régnauld.** Très bien !

**M. Bernard Parmantier.** Dans ces conditions, je retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° II-62 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

(Ces crédits ne sont pas adoptés.)

**M. le président.** « Titre IV, plus 3 389 677 526 francs. »

Par amendement n° II-77, M. François-Poncet, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces crédits de 632 342 781 francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** L'amendement déposé par M. François-Poncet tend à réduire les crédits du titre IV d'un montant égal à la dotation inhérente au I du titre, c'est-à-dire les crédits relatifs à l'urbanisme et au logement. Comme la commission des finances n'est pas satisfaite de l'ensemble de ce titre, elle propose de supprimer les crédits qui y sont affectés.

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

**M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.** C'est une bien curieuse façon de vouloir augmenter les crédits en les supprimant. Mais cela fait partie des manœuvres auxquelles nous sommes habitués en la matière.

Je me suis largement exprimé sur toutes ces questions de l'urbanisme et du logement. J'ai déjà répondu par avance à M. François-Poncet. Permettez-moi simplement, sur le fond, de rappeler que l'objectif du 9<sup>e</sup> Plan est celui de la maîtrise de la progression du coût des aides à la personne tout en maintenant leur efficacité sociale.

En 1985, le montant de ces aides s'élève à plus de 13 milliards de francs. Ce taux moyen recouvre un double phénomène : d'une part, une progression de 11,7 p. 100 de l'A.P.L. en raison de l'actualisation au 1<sup>er</sup> juillet 1984 et de l'augmentation du nombre des bénéficiaires ; d'autre part, une stabilisation des crédits relative à l'A.L.S. en raison notamment de la diminution du nombre des bénéficiaires qui résulte de l'extension du champ d'application de l'A.P.L.

Je ne vois pas très bien, compte tenu des données que je viens de vous fournir, ce qui pourrait être ajouté à ce titre IV en ce qui concerne les aides au logement. Bien entendu, je demande le retrait de cet amendement auquel le Gouvernement est totalement opposé.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu, monsieur le rapporteur spécial ?

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** M. François-Poncet m'a demandé de le maintenir.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-77, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV, ainsi modifiés.

(Ces crédits ne sont pas adoptés.)

#### Article 37.

#### ETAT C

**M. le président.** « Titre V. — Autorisations de programme, 7 526 616 000 francs. »

« Crédits de paiement, 3 138 838 000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme, 21 572 511 000 francs. »

« Crédits de paiement, 1 850 577 000 francs. »

Par amendement n° II-78, M. François-Poncet, au nom de la commission des finances, propose de réduire ces autorisations de programme de 20 146 245 000 francs et ces crédits de paiement de 1 478 923 000 francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** L'amendement proposé par M. François-Poncet, au nom de la commission des finances, prévoit en toute logique la suppression des crédits figurant au titre VI du budget de l'urbanisme et du logement pour lequel les crédits prévus en faveur du logement sont insuffisants. Cet amendement corrobore l'amendement précédent.

J'ajouterai, monsieur le ministre, que, bien évidemment, cet amendement ne vise pas en fait à demander une diminution des crédits. Mais comme nous n'avons pas d'autre solution que de proposer une suppression de crédits pour exprimer notre insatisfaction, M. François-Poncet n'a pu qu'utiliser cette procédure.

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

**M. Paul Quilès, ministre du logement, de l'urbanisme et des transports.** Monsieur le président, je n'ai pas grand chose à ajouter à ce que je viens de dire s'agissant du précédent amendement.

Monsieur Pintat, on peut utiliser nombre de mots, mais pas celui de « logique » pour expliquer l'attitude de votre commission. Disons que vous êtes conduit obligatoirement par le règlement à proposer la réduction des crédits de ce titre. Ce faisant, vous supprimez toutes les autorisations de programme et tous les crédits de paiement pour financer les P.L.A. et les P.A.P. Heureusement, l'Assemblée nationale les rétablira, sinon vous imaginez le désarroi de tous les élus présents dans cet hémicycle qui demandent et qui ont demandé plus de P.L.A., plus de P.A.P., plus de crédits logement.

J'ai longuement développé ce sujet ce matin. Je ne peux que vous répéter pour la énième fois : 70 000 P.L.A., 150 000 P.A.P. et 160 000 prêts conventionnés. Le Gouvernement s'y engage et il tiendra ses engagements malgré tout ce que les uns et les autres, vous avez pu forger comme raisonnements pour imaginer que le Gouvernement ne tiendrait pas ses promesses.

Je vous rappelle en outre que les crédits d'amélioration de l'habitat seront complétés par la quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux et que 1 milliard de francs sur les 4,5 milliards de francs immédiatement disponibles seront affectés à ce secteur. Que demander de plus ? Vous proposez de supprimer ces crédits, le Gouvernement s'oppose à votre amendement.

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, nous savons tous ici que le règlement des assemblées parlementaires nous interdit de majorer les crédits, sinon vous nous opposeriez un article bien connu.

Le seul moyen à notre disposition pour exprimer notre mécontentement est de réduire les crédits. D'ailleurs, lorsque la majorité actuelle était dans l'opposition, elle ne manquait pas d'user de ce genre d'arguments; je me souviens qu'à l'époque peu de budgets étaient votés par cette majorité. Si vous acceptez cette logique, peut-être que le temps inversera un jour les positions et que nous retrouverons les mêmes suggestions, mais inversées.

**M. René Régnault.** Il faut remercier la commission de faire le vide!

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?... Je mets aux voix l'amendement n° II-78, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole?... Je mets aux voix les crédits figurant au titre VI, ainsi modifiés.

**M. René Régnault.** Il ne reste plus rien dans ce titre. Il est vide!

(Ces crédits sont adoptés.)

**M. le président.** « Titre VII. — Autorisations de programme, 5 930 000 francs. »

« Crédits de paiement, 4 355 000 francs. » — (Adopté.)

#### Article 59.

**M. le président.** « Art. 59. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans le financement de travaux d'infrastructure de transports en commun de la région d'Ile-de-France, prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964, sont fixées pour 1985 aux montants suivants en autorisations de programme :

	Millions de francs.
Etat .....	300
Région d'Ile-de-France .....	495 »

La parole est à Mlle Rapuzzi.

**Mlle Irma Rapuzzi.** Monsieur le président, mes chers collègues, à cette heure tardive, il n'est pas inutile, je pense, de rappeler que cette disposition de caractère traditionnel a pour objet de déterminer pour 1985 des travaux d'infrastructure de la région d'Ile-de-France cofinancée par l'Etat et la région. Les textes régissant l'organisation de la région d'Ile-de-France ont en effet prévu que les lois de finances peuvent conférer un caractère prioritaire à des travaux d'intérêt général intéressant cette région et fixer le montant des participations respectives des collectivités publiques appelées à contribuer à leur financement. Cet article 59 qui nous est soumis prévoit que pour 1985 les crédits proposés sont pour l'Etat de 300 millions de francs; pour la région d'Ile-de-France, de 495 millions de francs.

Je voudrais rappeler que l'an dernier, à la suite d'un malentendu, un vote négatif était intervenu sur cet article et que c'est à la demande du président de la commission des finances du Sénat qu'il avait été procédé à une nouvelle lecture de cet article. Je souhaiterais que cette année la même méprise n'ait pas lieu, car elle aboutirait à supprimer toutes les opérations d'infrastructure dans la région d'Ile-de-France.

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

Je mets aux voix l'article 59.

(L'article 59 est adopté.)

#### Article 71.

**M. le président.** « Art. 71. — I. — Pour l'application de la législation fiscale, les entreprises inscrites au registre de la chambre nationale de la batellerie artisanale sont assimilées aux entreprises artisanales immatriculées au répertoire des métiers.

« II. — Il est pourvu aux dépenses de la chambre nationale de la batellerie artisanale au moyen d'une taxe acquittée par les entreprises inscrites au registre des entreprises de la batellerie artisanale. La taxe est égale à 0,105 centime par

tonne kilométrique de marchandises transportées sur les voies navigables situées en territoire français, à l'exception des voies navigables à statut international.

« Elle est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, lors de chaque opération de transport, par l'office national de la navigation, qui prélève 3 p. 100 de ces sommes pour frais d'assiette et de recouvrement.

« Les patrons bateliers titulaires de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité prévue par la loi n° 56-639 du 30 juin 1956 sont exonérés de la taxe.

« III. — Il est créé à la chambre nationale de la batellerie artisanale un fonds destiné à favoriser l'adaptation de la capacité de la flotte artisanale.

« Ce fonds est alimenté par une taxe acquittée par les entreprises de transports par eau privés ou publics de droit français et, le cas échéant, par une subvention de l'Etat.

« La taxe est égale à 0,13 centime par tonne kilométrique de marchandises générales transportées sur les voies navigables situées en territoire français, à l'exception des voies navigables à statut international.

« Elle est établie et recouvrée sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, lors de chaque opération de transport, par l'office national de la navigation, qui prélève 3 p. 100 de ces sommes pour frais d'assiette et de recouvrement. » — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le ministère de l'urbanisme, du logement et des transports.

#### Navigation aérienne.

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le budget annexe de la navigation aérienne.

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

**M. Jean Auroux, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je ne reviendrai pas sur ce budget; il a déjà été évoqué au cours de la discussion précédente. Je vous demande simplement de l'adopter.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'article 41 du projet de loi de finances pour 1985 a pour objet de créer un budget annexe de la navigation aérienne. Il s'agit, pour les services intéressés, d'une mesure de première importance qui était prévue depuis déjà quelques années et qui avait été annoncée en novembre 1983.

Elle est justifiée d'abord par des raisons de logique. En effet, les services de la navigation aérienne assurent une prestation de services parfaitement individualisable, puisqu'il s'agit de contrôler et de guider les aéronefs dans l'espace aérien français.

Pour les compagnies, il s'agit d'un service de toute première importance non seulement pour éviter les collisions, mais au-delà, car l'économie du carburant dépend de la qualité des services de la navigation aérienne.

Ce service donne lieu au paiement d'une redevance dite redevance de route, à l'exception des compagnies de transport intérieur qui en sont exonérées. Cette redevance, d'un montant de l'ordre du milliard de francs, est réglée à 80 p. 100 en devises. Au lieu que cette somme soit versée au Trésor, elle sera dorénavant versée au budget annexe.

Par ailleurs, la création d'un budget annexe et le nouveau plan comptable vont permettre de mieux faire apparaître le coût exact de la prestation de service rendu.

La création se justifie également par des raisons de circonstance. Les stations radar doivent être renouvelées. Il s'agit là aussi d'une activité exportatrice, car l'industriel — le groupe Thomson — et les ingénieurs de la navigation aérienne réalisent des percées notables sur les marchés étrangers en fournissant la couverture aérienne du Brésil, de l'Egypte, etc. C'est donc une activité exportatrice, mais coûteuse. Le renouvellement des stations va coûter cher. La création d'un budget annexe permet d'échapper aux contraintes du budget de l'Etat et de déconnecter des servitudes du budget les ressources affectées à l'équipement.

Ainsi, la création d'un budget annexe de la navigation aérienne présente de nombreux avantages. Elle n'exclut pas certaines interrogations, notamment sur l'équilibre financier du projet, mais sur le plan de clarté et dans l'intérêt du service, le principe de la création d'un budget annexe de la navigation aérienne me paraît devoir être approuvé.

Ce budget annexe, d'un montant total de 1 738 millions de francs appelle, de notre part, trois observations.

Première observation : l'équilibre financier ne paraît pas totalement assuré. Les ressources propres ne couvrent cette année que 60 p. 100 des ressources totales. L'année de la création, cela ne paraît pas anormal. Le solde est couvert par une subvention du budget général et par le recours à l'emprunt. Les interrogations que nous nous posons concernent plutôt l'avenir. Il ne faut guère attendre une augmentation substantielle de la redevance de route, liée au trafic international. Le complément des ressources propres pourrait venir, d'une part, de la création d'une redevance d'atterrissage, d'autre part, de la limitation de l'exonération de la redevance de route appliquée aux compagnies de transport intérieur. Ainsi, la création du budget annexe risque d'entraîner pour ces compagnies, c'est-à-dire pour l'usager, des hausses, certes marginales, mais que l'on ne peut négliger.

Deuxième observation : bien évidemment, l'opération n'est pas inintéressante pour l'Etat. D'abord l'Etat perd peu. Il perd des recettes mais compte tenu du flux de transferts croisés, sa subvention d'équilibre n'est que de 365 millions de francs. En outre, il conserve la gestion des personnels, car le budget annexe reverse à l'Etat les charges de personnel ; ce qui me paraît d'ailleurs être à l'extrême limite de la légalité. Ensuite, l'Etat gagne beaucoup. Le budget annexe de la navigation aérienne lui permet de faire financer des investissements lourds indépendamment des contraintes économiques et financières de la conjoncture ; il lui permet de créer une nouvelle taxe ; il lui offre enfin une capacité d'endettement supplémentaire ; l'emprunt au profit du budget annexe de la navigation aérienne pouvant servir de caution partielle à un emprunt plus vaste dans le courant de l'année 1985.

Ce budget est donc une opération classique de débudgétisation qui tend à se développer dangereusement.

Troisième observation : la tentation de repli. Jusque-là, le budget de la navigation aérienne, et surtout les salaires, étaient encadrés par les normes d'augmentation fixées par l'Etat. Le budget annexe leur donne l'indépendance. Il y a là un danger. Imaginons, dans un premier temps, que les contrôleurs aériens comparent leurs responsabilités — à peu près équivalentes du point de vue de la sécurité — à celles des pilotes ; dans un deuxième temps, ils revendiquent des hausses salariales ou réclament l'intégration des primes. Le budget annexe donne alors une ouverture incontestable, et ouvre la voie à l'expression de corporatismes dépassés, que nous avons dénoncés dans d'autres secteurs avec l'approbation de M. le ministre.

Il existe là un risque très sérieux de dérapage que l'Etat n'aurait plus guère les moyens de contrôler. Si le budget annexe de la navigation aérienne, dans son principe, est une bonne chose et si nous en approuvons la création, dans son application pratique nous sommes amenés à émettre un certain nombre de réserves. Par conséquent, la commission des finances a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour l'approbation de ce budget.

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

**M. Maurice Janetti.** La création d'un lien direct entre dépenses engagées et ressources collectées et une meilleure programmation de la modernisation des équipements de la navigation aérienne, tels sont les objectifs de la mise en place d'un budget annexe qui traite de la navigation aérienne, conformément au traité de l'organisation internationale Eurocontrol.

Le choix d'un budget annexe est à fait justifié pour faire face à l'effort financier considérable que suppose l'acquisition du matériel nécessaire, tant aux missions du secteur qu'au respect de nos engagements internationaux. En outre, la souplesse de gestion d'un tel budget est judicieuse et mieux adaptée aux nécessités de l'époque et au trafic.

Dans ce domaine, l'établissement d'un lien direct entre les dépenses et les recettes permettra de suivre, de manière claire et précise, les évolutions d'un montant de recettes constitué, pour l'essentiel, par des redevances payées par les usagers internationaux — compagnies aériennes — de l'espace aérien français et dont 80 p. 100 — sur un total de 1 milliard de francs — sont payés en devises.

Un objectif de ce budget est clairement défini : la modernisation de nos équipements facilitée par l'existence de capacités adéquates dans les secteurs technologiques en cause.

Recherche, innovation dans les systèmes de contrôle de la navigation aérienne, secteurs dynamiques de notre filière électronique, tels sont les leviers que sous-tendent les intentions du projet qui nous est présenté aujourd'hui.

Pour l'essentiel, les caractéristiques de ce budget sont claires : une subvention d'équilibre d'exploitation de l'ordre de 430 millions de francs est instituée pour compenser le produit de la redevance de route afférente à la prestation de contrôle qui, selon toute probabilité, se révélera insuffisante pendant quelques années encore ; un emprunt est également nécessaire pour

financer un programme de modernisation indispensable des équipements. Pour l'année 1985, le produit de l'emprunt est estimé à 250 millions. Voilà pour les recettes.

Les dépenses comprennent d'abord le renouvellement et le développement des équipements des centres régionaux, dont certains en ont bien besoin, et la poursuite de l'amélioration de l'assistance automatisée du contrôle du trafic aérien ; ensuite, le renforcement des équipements aéroportuaires, spécialement en matière de travaux et d'installations destinés à la mise en œuvre des mesures de sécurité sur les aérodromes.

Le budget de la navigation aérienne, même s'il ne représente qu'une « goutte » par rapport au budget général, me semble, par sa création même et par ses intentions, être un instrument de modernisation parfaitement adapté aux exigences de développement du secteur et de la modernisation des équipements ; de plus, il constitue de manière incontestable, grâce aux investissements qu'il tend à promouvoir, l'un des leviers nécessaires à l'amélioration des conditions de travail des personnels et de leurs salaires.

A ce sujet, je souhaite que le Gouvernement réponde aux suggestions qui ont été faites par le ministre des finances au directeur général d'Aéroport de Paris, à savoir que le remboursement, par l'Etat, des charges supportées par Aéroport de Paris — environ 50 millions de francs d'investissements de la navigation aérienne — et la prise en charge par l'Etat du coût supporté par Aéroport de Paris de la redevance en route — le coût du contrôle aérien pour les vols qui n'ont pas Paris pour destination — ne soient pas prélevés, à terme, sur le budget annexe de la navigation aérienne.

En ce qui concerne maintenant les salaires, je souhaite que des améliorations notables, sur les plans tant technique que social, puissent voir le jour à partir de ce nouveau budget. Dans ce domaine, les problèmes restent nombreux : la prise en compte des primes dans le calcul de la retraite atteint parfois — et c'est dommage — plus de 40 p. 100 des salaires de base, même si cela est fait d'une manière progressive.

Je souhaite enfin une véritable politique sociale au sein de la navigation aérienne et un déblocage de la carrière, notamment par l'institution d'un quatrième grade pour un rôle de formateur et d'étude.

Pour toutes ces raisons, en espérant que nous serons suivis, le groupe socialiste apporte son appui à ce budget annexe de la navigation aérienne.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le budget annexe de la navigation aérienne et figurant aux articles 42 et 43, ainsi que l'article 41.

Le vote sur les crédits du budget annexe de la navigation aérienne doit être réservé jusqu'au vote sur l'article 41.

#### Article 41.

**M. le président.** « Art. 41. — Il est créé un budget annexe de la navigation aérienne relatif aux opérations financières des services de l'Etat qui, en application de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, assurent l'écoulement de la circulation aérienne, fournissent les renseignements utiles à l'exécution des vols, alertent le cas échéant les organes de recherches et sauvetage, assurent les télécommunications aéronautiques, mettent en œuvre les aides radio-électriques à la navigation aérienne, et réalisent et diffusent l'information aéronautique. Le budget annexe de la navigation aérienne comprend en dépenses les dépenses de fonctionnement et d'investissement, y compris les opérations en cours, et en recettes le produit des redevances rémunérant ces services et le produit de subventions et d'emprunts. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 41.

(L'article 41 est adopté.)

#### Article 42.

(Services votés.)

**M. le président.** « Crédits : 189 300 000 francs ». — (Adopté.)

#### Article 43.

(Mesures nouvelles.)

**M. le président.** « I. — Autorisations de programme : 390 000 000 francs ».

« II. — Crédits : 1 549 217 000 francs ». — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le budget annexe de la navigation aérienne.

— 3 —

## FAIT PERSONNEL

**M. Etienne Dailly.** Je demande la parole pour un fait personnel.

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

**M. Etienne Dailly.** Monsieur le président, j'ai demandé la parole pour un fait personnel car un certain nombre de collègues m'ont rapporté que vendredi, profitant de mon absence de l'hémicycle — ce qui, vous voudrez bien, monsieur le président, en convenir, n'est pas fréquent, car je suis en général toujours ou ici ou là (*L'orateur montre sa place et le fauteuil présidentiel*) — mon excellent collègue M. le sénateur Cantegrit avait tenu à mon endroit des propos qui les avaient scandalisés.

Je me suis d'abord refusé à les croire, mais me reportant au compte rendu analytique de la séance du vendredi 30 novembre, j'ai constaté, à ma plus grande stupéfaction, qu'effectivement — c'est à la colonne 31 du compte rendu analytique — M. Cantegrit avait déclaré, je cite :

« Au début de cette année, répondant aux vœux constants du Conseil supérieur, le Gouvernement a déposé un projet de loi améliorant la protection sociale des Français de l'étranger : j'ai approuvé cette initiative, en regrettant qu'elle fût si tardive. Mais je me félicite de la réelle concertation qui a eu lieu entre le Gouvernement et le Conseil, notamment sa commission des affaires sociales, dont l'essentiel des propositions ont été retenues. »

Jusque-là, rien qui me concerne. M. Cantegrit parle du projet de loi délibéré au Sénat le 25 juin 1984 et, après une commission mixte paritaire fructueuse, le 29 juin 1984, il est devenu la loi du 13 juillet 1984.

M. Cantegrit, selon l'analytique, poursuit : « Ce projet de loi, contrairement à la tradition, ne fut pas soumis d'abord au Sénat... » — je n'ai bien entendu aucun jugement à porter sur cette déclaration, mais je cherche en vain la tradition qui voudrait qu'un texte concernant les Français de l'étranger soit soumis d'abord au Sénat ; qu'importe ! —, « ... qui l'examinera cependant sous le contrôle sourcilieux de M. Dailly qui n'en avait peut-être pas bien mesuré les enjeux : le sénateur de Seine-et-Marne qu'il est aurait dû, sans doute, s'y montrer plus favorable... »

M. Schwint « amusé », précise l'analytique, interrompt pour dire : « Il profite de l'absence de M. Dailly ! »

Et M. Cantegrit poursuit son intervention, en revenant, enfin... au texte du projet de loi qu'il évoquait.

Monsieur le président, si le sénateur de Seine-et-Marne que je suis fier d'être depuis vingt-cinq ans était intervenu dans la discussion du projet de loi dont il s'agit, il ne saurait tenir rigueur à M. Cantegrit de le mettre en cause, fût-ce avec six mois de retard.

Mais il n'en est rien car le 25 juin 1984 c'est moi qui avais l'honneur de présider la séance et, lors de l'examen du texte de C. M. P., le 29 juin 1984, je n'ai à aucun moment pris la parole, fût-ce pour la moindre interjection.

J'ai là les comptes rendus sténographiques publiés au *Journal officiel*, et que la bibliothèque vient de me faire tenir. Ils témoignent de ce que j'avance.

J'ai par ailleurs pris souci de relire avec soin celui de la séance du 25 juin 1984. Il ne comporte aucun propos qui puisse, ni de près, ni de loin, justifier la déclaration aussi imprévue qu'inacceptable de M. Cantegrit. Ce fut une présidence de séance banale, sans le moindre incident, sans la moindre saillie, ni le moindre bon mot dont quiconque aurait pu se formaliser.

J'élève donc une protestation solennelle contre les allégations de M. Cantegrit. Je ne lui reconnais pas le droit de qualifier de « contrôle sourcilieux » une présidence de séance parfaitement objective et comme toujours strictement réglementaire, mes collègues voudront bien en convenir, je l'espère.

Voici maintenant un peu plus de seize ans que j'ai l'honneur de présider les débats de notre Haute Assemblée. Jamais personne n'a cru devoir mettre en cause le souci d'impartialité qui anime toujours mes présidences et il faut que ce soit aujourd'hui un collègue... de mon groupe (*Rires*) qui se permette de le faire. C'est là une attitude assez inattendue et d'autant plus singulière qu'à lire M. Cantegrit ce qu'il me reproche c'est « de n'avoir pas mesuré les enjeux du projet de loi » dont je présidais l'examen et « ne pas m'y être montré plus favorable ». Comme si un président de séance avait le droit de se montrer favorable ou défavorable au texte en discussion et de marquer qu'il en a mesuré ou non les enjeux.

Non vraiment, monsieur le président, vos vice-présidents se donnent trop de mal pour présider les débats avec objectivité, constance, courtoisie, et dans le strict respect du règlement, comme vous le faites vous-même, pour accepter des leçons de cette nature.

Je prie mes collègues de m'excuser à une heure aussi avancée d'avoir retenu leur attention pendant quelques instants, mais j'en tenais à élever cette protestation et à manifester mon indignation.

**M. Maurice Janetti.** On vous a écouté, monsieur Dailly.

**M. le président.** Je vous donne acte de votre déclaration, monsieur Dailly. Elle figurera au *Journal officiel*.

— 4 —

## DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

**M. le président.** J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

M. Claude Huriet attire l'attention de M. le Premier ministre sur la gestion financière du Centre mondial informatique et ressources humaines dont le contrôle financier a été confié successivement à plusieurs départements ministériels.

Il lui indique que selon des informations connues du public, le contrôleur financier aurait rencontré de grandes difficultés dans l'exercice de sa tâche.

Il lui expose que la rigueur budgétaire supportée par toutes les administrations ne semble pas être une préoccupation partagée par ceux qui assurent la gestion de cet organisme.

Des excès auraient, en effet, été constatés, tant dans l'utilisation des crédits de représentation que dans l'emploi des fonds destinés à l'acquisition de matériel en grande partie étranger ou au versement d'indemnités aux responsables du Centre.

La transparence étant le corollaire de la rigueur, il lui demande, d'une part, de lui indiquer poste par poste les dépenses de fonctionnement du Centre mondial informatique et ressources humaines et, d'autre part, de lui préciser avec exactitude le montant des émoluments, indemnités et frais versés annuellement aux différents responsables du Centre pour l'exercice de leurs fonctions respectives. (N° 48.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 5 —

## DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. Marcel Lucotte une proposition de loi portant création d'une délégation parlementaire pour examiner les conditions de la création, de l'organisation et du fonctionnement d'un office de la dette extérieure de la France.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 109, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiments*.)

— 6 —

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à ce jour, mardi 4 décembre 1984, à onze heures, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1985, adopté par l'Assemblée nationale. [N°s 68 et 69, 1984-1985.]

M. Maurice Blin, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

*Deuxième partie* : Moyens des services et dispositions spéciales :

— Plan et aménagement du territoire :

M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial (rapport n° 69, annexe n° 21) ;

M. Bernard Barbier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan ; (Plan) (avis n° 71, tome XI) ;

M. Roger Rinchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (aménagement du territoire) (avis n° 71, tome X).

— Défense et articles 38 et 39. — Budget annexe du service des essences et article 44 :

1. — Rapporteurs spéciaux.

Exposé d'ensemble, dépenses en capital : M. Jean Francoeur (rapport n° 69, annexe 44) ;

Dépenses ordinaires : M. Modeste Legouez (rapport n° 69, annexe n° 45) ;

Budget annexe du service des essences : M. Michel Manet (rapport n° 69, annexe n° 46) ;

2. — Rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées :

Section commune : M. Jacques Genton (avis n° 72, tome IV) ;

Section gendarmerie : M. Michel Caldaguès (avis n° 72, tome V) ;

Section forces terrestres : M. Jacques Chaumont (avis n° 72, tome VI) ;

Section air : M. Albert Voilquin (avis n° 72, tome VII) ;

Section marine : M. Max Lejeune (avis n° 72, tome VIII).

**Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires pour le projet de loi de finances pour 1985.**

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 aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1985 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

**Délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère.**

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

**Délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits, du projet de loi de finances pour 1985.**

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, le jeudi 8 novembre 1984, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits, du projet de loi de finances pour 1985 est fixé au mercredi 5 décembre 1984, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 4 décembre 1984, à une heure cinquante.)

Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
ANDRÉ BOURGEOT.

## QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT  
(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

*Affectation des sommes destinées à l'augmentation de la surprime des fonctionnaires d'outre-mer.*

578. — 3 décembre 1984. — M. Roger Lise rappelle à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et territoires d'outre-mer, qu'après la décision qu'il a annoncée de bloquer l'augmentation de la surprime dont bénéficient les fonctionnaires d'outre-mer, il avait fait part de son désir de voir affecter les sommes ainsi gelées à des actions de l'Etat dans les départements d'outre-mer. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer comment, dans l'hypothèse où il confirmerait cette première décision par ailleurs contestée, il entend faire en sorte que les crédits ainsi dégagés soient consacrés à des dépenses d'intervention économique, sociale ou culturelle dans les départements d'outre-mer.

*Versement de l'indemnité de logement due aux instituteurs de l'école nationale de La Verrière (Yvelines).*

579. — 3 décembre 1984. — M. Bernard-Michel Hugo attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur et de la décentralisation sur la situation très particulière des enseignants du premier degré attachés à l'école nationale de La Verrière (Yvelines) et sur le problème qui est posé à cette commune depuis la publication du décret n° 83-367 du 2 mai 1983 relatif à l'indemnité de logement due aux instituteurs. Cette école nationale du premier degré, créée le 9 décembre 1968, a également le statut d'école d'application. Tous ses enseignants sont titulaires du C.A.E.A. (certificat d'aptitude à l'enseignement dans les écoles et les classes d'application). Ses effectifs sont locaux à 90 p. 100 tandis que 10 p. 100 sont recrutés nationalement à l'initiative et sous le contrôle de la mutuelle générale de l'éducation nationale. Aussi une convention liant la commune de La Verrière et le ministre de l'éducation nationale a partagé entre eux la responsabilité du paiement de l'indemnité de logement aux enseignants. Or, en application du décret précité, les vingt-sept enseignants de l'école nationale n'ont pas été pris en compte dans le recensement servant au calcul de la dotation globale de fonctionnement instituteurs versée aux communes. Cette anomalie sera préjudiciable aux enseignants de cet établissement qui risquent de le quitter, mettant en péril son existence même dans la mesure où il n'est pas porté remède par le ministère de l'intérieur : la petite commune de La Verrière n'ayant pas la capacité financière d'assurer seule le paiement de cette allocation. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que cette allocation logement soit toujours versée aux ayants droit pour une commune qui ne peut être victime d'une telle injustice.