

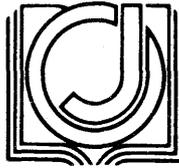
**SÉNAT**  
**DÉBATS PARLEMENTAIRES**

XPER

63

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

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



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

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1990-1991

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**46<sup>e</sup> SÉANCE**

**Séance du samedi 8 décembre 1990**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT

1. **Procès-verbal** (p. 4782).
2. **Décès d'un ancien sénateur** (p. 4782).
3. **Loi de finances pour 1991**. - Suite de la discussion d'un projet de loi.

#### Équipement, logement, transports et mer

III. - AVIATION CIVILE

IV. - MÉTÉOROLOGIE

BUDGET ANNEXE

DE LA NAVIGATION AÉRIENNE (p. 4782)

MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; Marcel Fortier, rapporteur spécial de la commission des finances ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile) ; François Gerbaud, Jean-Luc Bécart, Ernest Cartigny, José Balarello, Guy Penne.

M. le ministre.

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER (p. 4797)

Crédits des titres III à VI. - Vote réservé

Article 90 (p. 4797)

MM. Louis Virapoullé, le ministre.

Adoption de l'article.

NAVIGATION AÉRIENNE (p. 4798)

Adoption des crédits figurant aux articles 49 et 50.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4798)

#### Équipement, logement, transports et mer

I. - URBANISME, LOGEMENT  
ET SERVICES COMMUNS (p. 4798)

MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; Louis Besson, ministre délégué au logement ; Ernest Cartigny, rapporteur spécial de la commission des finances ; Robert Lacomme, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (logement) ; Jacques Bellanger, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (urbanisme) ; Guy Penne, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social) ; Roger Husson, Louis de Catuelan, Jean-Luc Bécart.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4809)

### PRÉSIDENTE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT

MM. William Chervy, José Balarello, Claude Pradille, Marcel Vidal, Jacques Bellanger, le ministre, le ministre délégué.

Crédits du titre III (p. 4818)

Mme Marie-Claude Beaudeau.

Amendement n° II-18 de la commission des finances. - MM. le rapporteur spécial, le ministre. - Rejet.

Le vote sur les crédits est réservé.

Crédits du titre IV (p. 4819)

Amendement n° II-19 de la commission des finances. - M. le ministre. - Adoption par scrutin public.

Le vote sur les crédits est réservé.

### PRÉSIDENTE DE M. ÉTIENNE DAILLY

Crédits du titre V (p. 4819)

Amendement n° II-20 de la commission des finances. - MM. le rapporteur spécial, le ministre. - Adoption par scrutin public.

Le vote sur les crédits est réservé.

Crédits du titre VI (p. 4820)

Amendement n° II-21 de la commission des finances. - MM. le rapporteur spécial, le ministre. - Adoption.

Le vote sur les crédits est réservé.

Article 88. - Adoption (p. 4820)

#### Équipement, logement, transports et mer

V. - MER (p. 4820)

MM. Jacques Mellick, ministre délégué à la mer ; René Régault, rapporteur spécial de la commission des finances (marine marchande) ; Louis de Catuelan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (marine marchande) ; Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances (ports maritimes) ; Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (ports maritimes) ; Jean-Luc Bécart, Jacques Bialski, Jacques Oudin, Albert Pen.

MM. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer ; le ministre délégué, Jacques Oudin.

Crédits du titre III (p. 4838)

MM. Maurice Schumann, le ministre.

Adoption des crédits.

Crédits des titres IV à VI. - Adoption  
des crédits modifiés (p. 4838)

M. le ministre.

4. **Ordre du jour** (p. 4839).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

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

1

### PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

### DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR

**M. le président.** J'ai le regret de vous faire part du décès, survenu le 1<sup>er</sup> décembre 1990, de notre ancien collègue Chérif Sisbane, qui fut sénateur de Constantine de 1948 à 1952.

3

### LOI DE FINANCES POUR 1991

#### 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 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. [N<sup>os</sup> 84 et 85 (1990-1991).]

#### Équipement, logement, transports et mer

##### III. - AVIATION CIVILE

##### IV. - MÉTÉOROLOGIE

#### BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer : III. - Aviation civile ; IV. - Météorologie ; Budget annexe de la navigation aérienne.

La parole est à M. le ministre.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, lundi dernier, nous avons commencé l'examen du projet de budget du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, et nous examinons cet après-midi les dispositions du projet de loi relatives à l'aviation civile, à la météorologie nationale et au budget annexe de la navigation aérienne.

Les secteurs de l'aviation civile et de la météorologie nationale connaissent, depuis plusieurs années, une croissance très sensible de leur activité.

Dans le passé - vous vous en souvenez, j'ai eu l'occasion d'en parler ces deux dernières années - des erreurs de prévisions ont été commises, les moyens humains et matériels

n'ayant pas été correctement évalués, ce qui a placé les services de la navigation aérienne dans une situation particulièrement difficile.

Depuis trois ans, nous avons entrepris, en matière budgétaire, une vigoureuse action de remise à niveau pour permettre à ces services publics de répondre et de s'adapter au niveau de service que les usagers sont en droit d'attendre.

Dans cet esprit, le projet de budget pour 1991 a été établi en tenant compte de deux grandes préoccupations.

D'abord, il nous faut poursuivre et amplifier le développement des moyens humains et matériels nécessaires pour accompagner le développement de l'activité.

Ensuite, il convient de tenir compte des engagements pris envers les personnels, à travers les accords intervenus en octobre 1988, par la navigation aérienne, et au cours du premier semestre 1989 pour la météorologie nationale. A ces mesures spécifiques s'ajoute l'impact des décisions prises dans le cadre du protocole d'accord de la fonction publique.

Cette double orientation apparaît très clairement à l'examen du projet de budget de l'aviation civile. Celui-ci, y compris le budget annexe de la navigation aérienne, progresse de près de 9,6 p. 100 en moyens d'engagement et de 10,5 p. 100 en moyens de paiement.

Cet effort bénéficie à tous les domaines relevant de la responsabilité de l'Etat : la navigation aérienne, bien évidemment, mais aussi la formation des pilotes, la sécurité et la sûreté du transport aérien et, enfin, la construction aéronautique civile.

La modernisation des services de la navigation aérienne entraîne, pour 1991, un effort financier très important : 250 millions de francs supplémentaires pour les dépenses de fonctionnement, qui progressent ainsi de 23 p. 100, et une augmentation de près de 243 millions de francs pour les investissements, soit une hausse de 31 p. 100.

En matière de personnel, le projet de budget pour 1991, en conformité avec les dispositions du protocole des corps techniques de la navigation aérienne du 4 octobre 1988, prévoit notamment plus de 130 créations d'emplois dans les corps d'ingénieurs d'études et d'exploitation, d'ingénieurs du contrôle et de la navigation aérienne et de techniciens de l'aviation civile.

Au-delà de cet effort prévu par le protocole, compte tenu de la forte croissance du trafic, qui ne se dément pas, même si elle tend légèrement à s'infléchir, le Gouvernement a décidé de créer quarante emplois supplémentaires, dont la nécessité se fait fortement sentir.

Mais j'attire votre attention sur le fait qu'il faut quatre ans pour qualifier pleinement un ingénieur du contrôle aérien et que, dans ces conditions, les importants recrutements opérés depuis 1989 ne produiront des effets concrets qu'à compter de 1992. De ce fait, et compte tenu des départs à la retraite, le nombre de contrôleurs opérationnels diminuera légèrement en 1991. Ce sera encore une année de gestion difficile en matière de navigation aérienne.

C'est dire l'effort formidable entrepris par ces personnels depuis 1985 : à effectif constant, ils assurent le passage de deux fois plus de trafic aérien au-dessus du sol français.

Cela n'a été rendu possible que grâce aux efforts des personnels et à la nouvelle organisation du travail qu'ils ont acceptée en application du protocole d'accord.

Je tenais, devant la Haute Assemblée, à leur rendre cet hommage, parce que, sans leur concours, nous ne serions pas parvenus et nous n'arriverions pas aujourd'hui à gérer l'évolution du trafic de la navigation aérienne.

Comme je m'y étais engagé, et à la suite du protocole d'accord de 1988, de nouvelles discussions vont s'ouvrir dès ce mois-ci afin d'établir un nouveau protocole qui, je l'espère, sera achevé dans le courant de l'année 1991.

Je suis, en effet, convaincu qu'il n'y a pas de meilleure solution pour résoudre les problèmes de la navigation aérienne que celle du dialogue social, indispensable pour permettre à un service public de qualité de répondre aux besoins des usagers.

L'accroissement des moyens financiers vise également les investissements. La priorité est donnée à l'amélioration de la capacité du système de contrôle, avec le développement de nouveaux matériels, informatiques notamment, et la modernisation des stations radar.

Notre système est, vous le savez, l'un des plus performants au monde grâce à la politique continue d'investissement que la création du budget annexe de la navigation aérienne a rendue possible. Cette politique est et sera poursuivie avec vigueur dans les prochaines années, parce qu'elle est indispensable.

Cet effort ne trouvera toutefois sa pleine portée que si, dans le même temps, la coordination européenne progresse.

En avril dernier, j'ai eu l'occasion de présider la réunion des ministres des vingt-trois pays membres de la commission européenne de l'aviation civile, la C.E.A.C. A l'unanimité des vingt-trois pays participants, j'ai fait adopter un plan d'harmonisation et d'intégration des systèmes de navigation aérienne sur l'ensemble de l'Europe.

Il s'agit de créer des liaisons plus rapides et efficaces entre les centres européens en ayant des standards d'équipement et des méthodes de travail compatibles, c'est l'harmonisation ; puis d'introduire, dans la conception des matériels futurs, la capacité de transfert automatique des avions entre centres de contrôle, c'est l'intégration.

A la fin de la décennie, un avion survolant l'Europe ne devrait plus s'apercevoir de l'existence de frontières et des transferts entre centres de contrôle, ceux-ci étant devenus automatiques à travers l'Europe.

La France sera, à ma demande, un élément moteur dans cette démarche.

D'ores et déjà, l'harmonisation et l'intégration complètes des cinq centres de contrôle qui existent sur notre territoire ainsi que celles des approches de Roissy et d'Orly est réalisée. Nous sommes en train de l'étendre aux grandes approches régionales : Lyon, Marseille, Nice.

Nous accélérons également le processus en Europe en nous rapprochant de nos voisins. J'ai ainsi le plaisir d'annoncer à la représentation nationale que nous allons signer, le 14 décembre prochain, le plan d'harmonisation franco-suisse en matière de navigation et de contrôle aérien avant de signer le protocole d'harmonisation entre la France et l'Espagne, le mois prochain.

Cela nous permettra de faire avancer aussi vite que possible la démarche d'ensemble européenne, qui a été confiée à Eurocontrol aux travaux duquel nous participons activement.

Comme vous le savez, la forte croissance du trafic a provoqué une pénurie de pilotes, qui suscite des tensions dans le secteur du transport aérien. Notre capacité à former des pilotes devait donc être renforcée.

C'est ce qui a été fait, grâce à l'accord intervenu entre l'Etat, les écoles et les compagnies aériennes. Je rappelle que les besoins qui, voilà quatre ans, étaient de l'ordre de quelques dizaines de pilotes par an, sont aujourd'hui estimés à quatre cents pilotes par an. Pour vous donner la mesure de l'ampleur de la tâche, je souligne que, lors de ma prise de fonctions au ministère, le recrutement de l'Ecole nationale de l'aviation civile était de trente pilotes par an.

La progression de plus de 6 p. 100 des crédits consacrés à cette action permettra, notamment, la création des postes de pilotes instructeurs dont nous avons absolument besoin et le renforcement des moyens en équipement et en fonctionnement de nos centres de formation.

Vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs qui vous intéressez plus particulièrement à l'aviation civile, cela demande une extraordinaire mobilisation de tout notre appareil de formation, depuis les écoles de formation rattachées à la compagnie nationale Air France jusqu'aux centres de formation qui se répartissent à travers le territoire. Je citerai simplement - permettez-moi de le faire s'agissant de mon terroir d'origine - l'institut Amaury-de-la-Lagrange, près de Merville.

Les grandes lignes d'action en matière de sûreté du programme 1991 porteront sur un meilleur contrôle des accès en zone réservée dans les aérodromes, sur l'acquisition de maté-

riels de détection d'explosifs et sur des travaux d'amélioration dans les aérogares. Un budget de 177 millions de francs - 25 p. 100 de plus qu'en 1990 - en moyens d'engagements est prévu à cet effet.

En outre, 118 millions de francs seront affectés à la modernisation et au maintien en l'état du patrimoine aéroportuaire, en faveur notamment des aéroports de province ; Lyon, Clermont-Ferrand, Louvigny, Lille, Toulon-Hyères sont particulièrement concernés. La forte expansion du trafic aérien en métropole et outre-mer rend nécessaire l'adoption de ces infrastructures. Dans les aéroports de moyenne dimension, l'aide budgétaire de l'Etat est absolument indispensable.

Pour la construction aéronautique civile, le projet de budget pour 1991 s'élèvera à 2,8 milliards de francs en moyens de paiement, soit une hausse de 4 p. 100.

Le projet de budget pour 1991 permettra le soutien par avances remboursables des grands programmes aéronautiques civils, l'Airbus A 330, l'Airbus A 340 et le CFM 56-5C2, le moteur en particulier, qui entrent dans leur phase de plein développement.

La principale innovation de ce projet de budget pour 1991 concerne le lancement de trois nouveaux programmes.

Le premier programme concerne le gros moteur conçu en collaboration par la S.N.E.C.M.A., la société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation, et General Electric doté de 448 millions de francs en autorisations de programme. Ce nouveau moteur développera une puissance sans équivalent à ce jour.

Le deuxième programme nouveau concerne le Falcon 2000, biracteur d'affaires de douze à quatorze places, développé par la société Dassault Aviation. Au total, 87 millions de francs seront consacrés à ce nouveau programme.

Enfin, l'Etat aidera au développement du programme « Ariel 2 », nouveau programme de turbine d'hélicoptère.

Par ailleurs, la volonté de préparer l'avenir est illustrée par des crédits destinés au financement d'études et de recherches de base, ainsi que de développements technologiques, notamment dans le cadre d'actions en faveur des moteurs civils.

J'en viens maintenant à la météorologie nationale.

Depuis plus d'une décennie, la météorologie est une discipline en pleine évolution. L'utilisation des techniques les plus avancées, super-ordinateur, télématique et satellites notamment, a permis d'améliorer considérablement la qualité des prévisions, au prix, bien entendu, d'un bouleversement des méthodes de travail traditionnelles. Cette évolution correspond aux besoins car l'usage des produits météorologiques s'étend aujourd'hui, et de plus en plus, bien au-delà du cercle restreint des usagers traditionnels, en même temps, bien entendu, que l'exigence de qualité s'accroît.

Pour accompagner cette évolution, une politique de remise à niveau des moyens de la météorologie nationale a été entamée depuis 1989. Elle se poursuivra en 1991 et concernera, comme pour l'aviation civile, tous les secteurs, et d'abord, bien entendu, le personnel.

En 1991, la météorologie nationale ne connaîtra aucune suppression d'emplois et conservera ainsi tout son potentiel pour répondre à la demande croissante dans un secteur en pleine expansion.

Le projet de budget pour 1991 permettra, en outre, de prendre plusieurs mesures d'aménagement de carrière très importants, en application du protocole signé avec les organisations syndicales en juillet 1989.

Mais cet effort concernant le personnel ne peut trouver sa pleine efficacité que s'il est poursuivi en matière d'équipement et d'infrastructures. Là encore, le projet de budget pour 1991 apportera des évolutions favorables.

S'agissant de fonctionnement et d'équipement, pour la météorologie nationale, la croissance de 6,8 p. 100 des crédits permettra la poursuite des efforts entrepris, ces dernières années, en vue de la modernisation et de l'automatisation de ses réseaux et le renforcement de ses moyens de télécommunication et d'informatique indispensables pour améliorer la qualité de la prévision - je le disais tout à l'heure - et le service offert aux usagers.

Comment, enfin, ne pas rappeler que l'année 1991 verra s'achever la deuxième phase de cette formidable opération de décentralisation des services de la météorologie nationale. A l'issue de cette opération, les fonctions de formation, de recherche et d'exploitation seront regroupées à Toulouse.

Je souhaite, devant votre assemblée, remercier les responsables et les personnels concernés, qui ont permis à cette grande opération de décentralisation de se réaliser.

Pour terminer, je souhaiterais souligner très rapidement la portée de l'article 90 sur lequel vous serez amenés à voter à la fin de notre discussion.

Cet article vise à étendre le budget annexe de la navigation aérienne à l'ensemble de l'aviation civile hors programmes aéronautiques.

Cette réforme pose les bases d'une véritable modernisation financière de ce service public.

C'est là le sens de l'extension du budget annexe de la navigation aérienne et sa transformation en budget annexe de l'aviation civile.

Celle-ci répond à deux objectifs principaux.

Le premier : en affectant directement les redevances et les taxes acquittées par les transporteurs et les usagers, on étendra aux autres secteurs une formule qui a donné entière satisfaction depuis quatre années dans le domaine de la navigation aérienne. Les bases aériennes, le contrôle technique ou la formation des personnels navigants sont des secteurs qui concourent, en effet, à la sécurité et à la qualité du transport aérien dont les besoins sont en forte croissance.

Second objectif : il faut préserver l'unité de l'aviation civile. A la seule exception de la construction aéronautique qui répond, bien entendu, à un financement spécifique, tous les autres services seront englobés dans le budget annexe, ce qui permettra de maintenir et de renforcer la cohérence des fonctions, indispensables pour assurer la qualité du service public.

Cette extension permettra de répondre de façon positive à un certain nombre de questions, comme l'affectation de la taxe de sûreté, dont le produit figurera désormais en ressource du budget annexe, ou la péréquation entre les petites et les grandes plates-formes aéroportuaires, concourant ainsi à un meilleur service public. Ces deux questions ont souvent été relevées par vos rapporteurs et dans les débats au sein de la Haute Assemblée.

De même, on peut imaginer dans un tel mécanisme que le rôle et l'importance de l'aviation générale seront enfin traduits en termes budgétaires, ce qui, je dois le dire très clairement, n'est pas encore tout à fait le cas aujourd'hui.

Avec le budget annexe de l'aviation civile, nous disposerons enfin d'un outil efficace et adapté aux défis de l'Europe de 1993.

En conclusion, monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les sénateurs, je dirai que ce budget traduit, dans tous les domaines, un effort très important pour mieux satisfaire les usagers des transports aériens. C'est un effort en matière de personnel et d'équipement pour que le service public réponde aux besoins de l'utilisateur. C'est aussi un effort en faveur de nos entreprises aéronautiques et de transport aérien afin que celles-ci soient toujours mieux à même de maintenir leur rang à travers le monde, rang qui est l'un des tout premiers dans un environnement économique international sûrement plus incertain.

J'aurai l'occasion, en réponse aux différents orateurs, de revenir sur cette question du transport aérien.

J'ai simplement souhaité, dans cette intervention préliminaire, démontrer en quoi l'Etat, à travers son budget, est un partenaire loyal qui répond, dans le respect des compétences de ses partenaires, au rôle qui est le sien.

Je souhaiterais que, ce soir, à l'issue de l'examen de l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, vous vous associiez, par votre vote, à l'orientation qui vous est proposée. *(Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur certaines travées de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.)*

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

**M. Marcel Fortier, 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, l'activité aéronautique est une activité cyclique. Tout indique que, après les deux ou trois années exceptionnelles que nous avons vécues, nous sommes à la veille d'un retournement de conjoncture, que la crise du Golfe ne fera qu'accélérer.

Je dirai d'abord quelques mots sur le projet le budget proprement dit.

Le budget de l'aviation civile s'élève à près de 6 milliards de francs, en augmentation de 5,7 p. 100 par rapport à 1990. Cette progression ne signifie d'ailleurs pas grand-chose, puisque près de la moitié du budget est constituée de crédits de construction aéronautique et que l'évolution du budget est largement déterminée par le rythme du développement des programmes.

Dans un contexte marqué par la très forte progression du trafic aérien, le budget pour 1991 a été préparé en fonction des grandes priorités suivantes : modernisation des services de la navigation aérienne, poursuite du plan de formation des pilotes et soutien à la construction aéronautique.

Ainsi, les dépenses de fonctionnement augmentent sensiblement, de 6,7 p. 100. Cette évolution traduit, pour l'essentiel, la mise en œuvre des accords négociés en 1988 et 1989 avec le personnel de l'aviation civile.

Il s'agit, en premier lieu, du protocole de 1988 avec les contrôleurs de la navigation aérienne, qui comporte recrutements et repyramidage. Les effectifs recrutés sont légèrement supérieurs aux effectifs prévus pour tenir compte de la croissance du trafic aérien.

Le second protocole de 1989 concerne les ingénieurs électroniciens qui bénéficient d'un repyramidage.

Enfin, le protocole « fonction publique » majore les crédits de personnel de 4,4 millions de francs.

En ce qui concerne la formation aéronautique, le projet de budget pour 1991 comporte l'application du plan de formation des pilotes qui permettra au service de la formation aéronautique et du contrôle technique, le S.F.A.C.T., d'atteindre l'objectif de 180 élèves pilotes admis en formation. Trois postes supplémentaires de pilotes instructeurs sont prévus, ainsi qu'une enveloppe pour l'achat d'équipements.

S'agissant des crédits de construction aéronautique, les 2,7 milliards de francs de crédits de paiement permettent diverses actions. Il s'agit, d'abord, de poursuivre les programmes déjà lancés, notamment l'Airbus A 330-340 et le C.F.M. 56. Il s'agit, ensuite, de lancer les études de développement du moteur GE 90, réalisé par General Electric, avec une participation de la S.N.E.C.M.A. de 25 p. 100. Il s'agit, enfin, de soutenir deux programmes nouveaux : un moteur d'hélicoptère et le Falcon 2000 réalisé par la société Avions Marcel Dassault.

Outre les crédits de construction aéronautique sous forme d'avances, les dépenses d'équipement concernent également les bases aéronautiques, ainsi que la part française de la soufflerie transsonique européenne.

Après cette présentation sommaire, j'en viens aux observations détaillées par action.

La première action, c'est le transport aérien. Je rappelle que, sur le plan budgétaire, l'action « transport aérien » ne représente pratiquement plus de crédits depuis la fin du soutien de l'exploitation du Concorde et du Mercure. En revanche, les orientations décidées par les pouvoirs publics sont déterminantes pour une analyse complète du budget de l'aviation civile.

Le transport aérien suscite quelques interrogations sur lesquelles j'aimerais avoir votre opinion, monsieur le ministre.

La première interrogation a trait à la reconstitution du paysage aérien. Vous le savez, nous avons été favorables au principe. Dès lors que la situation était bloquée, avec toute opposition au développement d'U.T.A. et des dernières mesures concernant Air Inter, le regroupement était inéluctable, d'autant plus que le groupe Chargeurs était vendeur.

Quelle aurait été notre réaction, mes chers collègues, si nous avions vu une compagnie étrangère acquérir U.T.A. et, par là, prendre 30 p. 100 du capital d'Air Inter ? Ce regroupement doit favoriser les synergies entre le transport intérieur et le transport international.

Si nous étions favorables au principe, en revanche, nous nous inquiétons des modalités.

Les premiers résultats de regroupement sont loin d'être encourageants : le groupe Air France ferme plusieurs liaisons régionales, l'expérience de dessertes croisées entre Air Inter et Air France est trop vite abandonnée, les grèves de personnels, tantôt dans une compagnie, tantôt dans l'autre, continuent de faire peser de terribles menaces sur le transport aérien français.

Aussi, nous considérons, monsieur le ministre, que le groupe Air France et les services de l'aviation civile doivent faire, auprès des élus, un grand effort de communication.

**M. Bernard Legrand**, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Très bien !

**M. Marcel Fortier**, rapporteur spécial. La plupart du temps, ces grèves dont je fais état sont archaïques ou excessivement corporatistes. Elles laissent mal augurer l'homogénéité sociale de l'ensemble du groupe et, surtout, elles n'ont pas pris la mesure des enjeux du transport aérien européen des années quatre-vingt-dix.

La deuxième interrogation est relative à l'Europe. Un second train de mesures est intervenu concernant les tarifs et les capacités. Mais les deux questions principales, à savoir le cabotage et l'accès des compagnies étrangères, sont soit remises à plus tard, soit évacuées.

Le cabotage, je ne le nie pas, présente des risques pour les compagnies françaises et, surtout, pour les dessertes régionales, mais il est dans la logique du marché unique. En voulant le retarder, voire l'écartier, c'est vous, à votre tour, qui menez un combat d'arrière-garde.

Vous ne pouvez pas promouvoir l'Europe en paroles, vous taire sur les transferts de souveraineté auxquels le Parlement assiste tous les jours et freiner les seules mesures concrètes qui intéressent l'usager. C'est là un problème de cohérence et j'attends une explication.

Ma troisième source d'interrogation porte sur le financement des investissements.

Le groupe Air France s'est engagé dans un programme d'équipement colossal. Les autres compagnies ont fait de même. Mais le groupe Air France s'est chargé au même moment du rachat d'U.T.A. Cela fait des besoins en financement considérables.

Dans le même temps, les résultats s'effritent, se détériorent. L'avenir, avec la crise du Golfe, est plus sombre encore.

Je vois mal comment le groupe Air France arrivera à financer l'ensemble de ces investissements. S'il y a une nouvelle stratégie, il faut le dire.

Ma quatrième source d'interrogation porte sur le capital.

Je rappelle que l'Etat dispose de 99,9 p. 100 du capital d'Air France et est, par conséquent, à la tête d'un groupe énorme. Cet Etat tentaculaire est-il encore adapté aux réalités de cette fin de siècle ?

L'Etat allemand vient tout juste de décider sa participation dans Lufthansa. Nous avons toujours réclamé une ouverture du capital.

**M. Jean Chérioux**. Il y a le « ni-ni », vous le savez bien, monsieur le rapporteur spécial !

**M. Marcel Fortier**, rapporteur spécial. Rien n'a été fait, ni pour les capitaux publics, ni pour les capitaux privés, ni, enfin, pour le personnel. C'est une occasion gâchée.

Je rappelle, enfin, que cette ouverture de capital est expressément prévue par le code de l'aviation civile, que j'invite vos services à relire.

Ma cinquième source d'interrogation porte sur Air Inter.

Evitez-vous une modification des statuts qui limitent la compagnie à la desserte de la métropole ? Quelles sont les perspectives dans ce domaine ? A ces questions précises, la représentation parlementaire attend des réponses précises.

J'en viens à la seconde action, qui est l'épine dorsale du budget de l'aviation civile, la construction aéronautique. Avant de vous poser, là encore, quelques questions, je ferai quelques observations générales sur la situation du marché.

L'année 1989 a été un « millésime » exceptionnel. J'ai l'habitude de dire dans mes rapports que le marché de la construction aéronautique est considérable : il représente un avion par jour pendant vingt ans. Cela reste exact, mais personne n'avait prévu cet emballement : 1 793 avions commandés, soit plus de 80 milliards de dollars ! On prévoit encore près de 1 000 avions en 1990.

L'industrie française et européenne a pris sa place, avec près de 60 milliards de francs de commandes. En termes de livraisons, Airbus a eu 25 p. 100 du marché en valeur, derrière Mac Donnell Douglas, qui résiste toujours bien. En termes de commandes, Airbus est au deuxième rang mondial, avec 32 p. 100 en valeur.

Sur le plan financier, j'en tire deux conséquences.

L'une, positive, concerne les fonds publics.

Les livraisons ont été importantes, générant les remboursements des avances de l'Etat, qui avaient été accordées au cours des années antérieures. Vous trouverez les chiffres dans mon rapport écrit.

Ces remboursements proviennent des Airbus A 300 et A 310, et surtout des CFM 56, moteurs des Boeing 737. Pour la première année, les livraisons d'A.T.R. ont généré des remboursements. En revanche, l'A 320 n'en génère pas encore.

L'autre conséquence, négative, concerne l'évolution des modes de financement, à travers des sociétés de leasing. Celles-ci jouent, aujourd'hui, un rôle fondamental, en permettant à de petites compagnies de disposer d'avions modernes et ont un rôle d'impulsion sur les programmes. En revanche, il y a perte de visibilité du marché pour le constructeur et l'évolution en cas de retournement du marché pourrait être grave.

Le phénomène est, aujourd'hui, doublé par l'introduction de mécanismes de vente de plus en plus sophistiqués, dans lesquels les liens entre les constructeurs et les compagnies disparaissent au profit d'une série d'intermédiaires ou d'autres constructeurs sur lesquels pèse la responsabilité finale.

Quelle est votre analyse à ce sujet ? Comment limiter les inconvénients de cette évolution ?

Le deuxième point concerne Airbus et les sociétés de construction aéronautique, avec quatre idées d'actualité.

Airbus a des conséquences économiques importantes pour le commerce extérieur. Selon les douanes, l'apport en devises a été de 28 milliards de francs en 1989, soit près de la moitié du déficit industriel. Compte tenu des participations extérieures, l'apport net n'est cependant que de 8,9 milliards de francs. Les livraisons de 1990 devraient souffrir des conséquences de la grève de British Aerospace. Le retard devrait être rattrapé dès 1991. Quelle est votre évaluation pour 1990 ?

Les statuts d'Airbus ont été discutés. Certains souhaitent une société intégrée. A la suite du rapport des sages concernant l'organisation d'Airbus industrie, des règles de fonctionnement ont été modifiées. Il paraît aujourd'hui difficile d'aller plus loin.

Il faut notamment s'interroger sur la viabilité d'un ensemble industriel ne faisant que des avions commerciaux de plus de cent places, alors qu'il existe une évidente synergie entre les différentes activités des sociétés aéronautiques. Où en est cette question ? Quelle est votre position face aux demandes de nos partenaires ?

Le contentieux juridico-financier avec les Etats-Unis pourrait se réactiver quand le marché se retournera. Il pourrait être utile de rappeler que la part américaine sur un Airbus se situe entre 12 et 32 p. 100 et que, sur le total des avances remboursables accordées par l'Etat, 30 p. 100 sont affectés à des programmes franco-américains.

La principale querelle concerne la rentabilité non seulement d'Airbus et d'Aérospatiale, mais de l'ensemble des industriels.

L'influence du dollar est déterminante. En relisant les réponses anciennes faites aux questionnaires des années précédentes, j'ai malheureusement constaté que beaucoup de programmes avaient été étudiés sur la base du dollar à six francs, voire à sept francs.

D'une part, un programme se joue sur vingt ans, voire trente ans. Personne ne sait quelle sera la valeur du dollar à moyen terme.

D'autre part, la situation du marché a pu permettre des niveaux de prix plus intéressants, mais il ne peut être nié que certains programmes sont difficilement rentables avec un dollar à moins de cinq francs.

Nous pourrions faire trois observations complémentaires.

Au moment de l'acquisition de M.B.B., Messerschmitt-Bolkow-Blohm, le groupe Daimler Benz a obtenu la garantie de l'Etat allemand sur le dollar. Un tel mécanisme n'existe pas en France. Est-ce une opposition de votre part ou une négligence des sociétés ?

L'analyse des comptes d'Aérospatiale montre que la société est relativement peu couverte : 3,9 milliards de francs, soit à peine 6 p. 100 du volume des commandes. Ce point est fondamental.

Les sociétés qui se sont couvertes sur un dollar à sept francs engrangent, aujourd'hui, des bénéfices importants. Je me demande au fond si nous n'aurions pas plus besoin de financiers que d'ingénieurs. Quelle tristesse de faire d'excellents avions et de perdre de l'argent !

Il paraît, en conséquence, nécessaire de réfléchir pour atténuer le risque de change par une modulation des monnaies de facturation, au moins avec les compagnies européennes.

Le gouvernement allemand a lancé cette idée d'une facturation en ECU. Quelle est votre analyse à ce sujet, monsieur le ministre.

Le troisième point concerne la formation aéronautique.

L'Etat continue de s'impliquer dans la formation pour faire face à la pénurie des pilotes. Cette formation est, aujourd'hui, également dispensée dans des centres privés, ce qui correspond aux orientations que nous avions souhaitées, afin de concentrer les tâches de l'Etat sur la formation des instructeurs et la garantie de la qualité des enseignements. Il faut aller encore plus loin dans cette voie.

Je dois également évoquer la situation de l'aviation légère. Grâce à nos efforts, nous avions obtenu, en 1989, un soutien non négligeable aux aéroclubs, vivier des futurs pilotes. Ce coup de pouce a été rogné cette année, ce qui est un échec pour tous.

Le quatrième point concerne les équipements aéroportuaires. Je ferai deux courtes observations d'ordre financier sur ce point.

S'agissant des dépenses de sûreté, vous vous souvenez que le Sénat s'était opposé au doublement de la taxe de sûreté l'année dernière pour deux raisons.

La première était que la taxe était mal perçue et était, en fait, supportée par les seules compagnies françaises.

La seconde était le décalage entre les recettes de la taxe et les dépenses de sûreté.

M. le rapporteur général et moi-même avons effectué une surveillance sur cette question. Hélas, j'ai le regret de vous dire qu'aucune amélioration n'est intervenue. La taxe reste prélevée à 80 p. 100 sur les seules compagnies françaises. Malgré une augmentation des dépenses de sûreté, le décalage avec les recettes reste important.

Vous vous étiez engagé, monsieur le ministre, l'année dernière, sur ces différents points. Il n'y a, hélas ! aucune amélioration. Vous engagerez-vous cette année et que pouvons-nous attendre ?

Il y a, enfin, un projet de création d'une taxe fiscale sur les nuisances phoniques, en remplacement de la redevance dont le régime juridique a été contesté. Où en est ce projet ?

Les crédits de la météorologie sont présentés dans mon rapport et n'appellent pas de commentaire particulier.

Parce que le Sénat s'intéresse à l'aviation civile et l'aime, et malgré quelques points négatifs que j'ai évoqués, la commission des finances vous propose, mes chers collègues, d'adopter le budget de l'aviation civile.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je présenterai maintenant le projet de budget annexe de la navigation aérienne, le B.A.N.A.

Est-ce à cause de son sigle, est-ce à cause de son apparence technique, mais le budget annexe de la navigation aérienne est toujours délaissé et ignoré, à mon avis à tort. J'irai même jusqu'à dire que, pour les élus, le budget annexe de la navigation aérienne est certainement plus important que le budget de l'aviation civile.

En effet, le B.A.N.A., c'est le budget du trafic aérien et de la régularité des lignes aériennes. Il mérite qu'on s'y attarde un peu, car c'est le budget qui est le plus en prise avec l'usager.

Je renvoie à mon rapport écrit pour l'ensemble des données et je ne rappellerai que quelques chiffres.

Le B.A.N.A. s'élève à 4,2 milliards de francs, soit 60 p. 100 du budget de l'aviation civile. Sa progression spectaculaire en 1991, soit 22 p. 100, résulte de la poursuite du plan de modernisation du réseau radar, de l'effet des mesures salariales prévues dans les protocoles de 1988 et 1989, et d'une majoration des crédits affectés aux organismes européens de contrôle aérien. Cette progression est financée par le produit de redevances, lequel suit l'évolution du trafic.

Je ferai trois observations.

La première concerne les personnels.

Nous assistons, depuis deux ans, à une série de modifications statutaires impliquant recrutements et revalorisations indemnitaires. Je me demande quel peut être l'effet de ces enchaînements et de ces réformes.

Cela me fait penser au conflit des infirmières. Pendant un temps, les différentes spécialités ont fusionné leurs revendications, ce qui a abouti au conflit que l'on sait. Des mesures salariales sont intervenues, mais le malaise subsiste car chaque spécialité tend toujours à la fois à s'identifier et à se distinguer des autres spécialités. Ainsi, un malaise subsiste. Je crains qu'il n'en soit de même pour ce budget annexe, compte tenu de l'éclatement des professions.

Par ailleurs, les mesures de gestion des personnels ont-elles été suffisantes ? Une modulation des horaires en fonction des nécessités du trafic paraît inévitable.

Le second phénomène sur lequel je souhaite attirer votre attention concerne la régularité du trafic.

Des informations récentes font état d'une amélioration. C'est oublier que la situation s'est considérablement dégradée au cours des trois dernières années. En effet, le nombre des vols retardés a été multiplié par dix en trois ans.

En 1990, les services considèrent que 13,3 p. 100 des vols sont retardés, toutes causes confondues. Même si les causes sont diverses, et parfois d'origine étrangère, cela est inacceptable. Quelle est votre position à ce sujet, monsieur le ministre ?

Quel est, à votre avis, le meilleur niveau de coordination dans ce domaine ? Est-ce la communauté des Douze ou la commission européenne de l'aviation civile ?

Enfin, le B.A.N.A. va voir son champ d'activité étendu. Pourquoi ne pas avoir élargi ce budget annexe à la météorologie, dont l'activité est relativement voisine et donne lieu à des prestations aux opérateurs privés ?

Je vous remercie d'avance de vos réponses sur ces différents points.

Le B.A.N.A., créé en 1985, a réussi sa mutation. Son financement est assuré. La commission des finances vous propose donc, mes chers collègues, d'adopter le budget annexe de la navigation aérienne pour 1991 et de voter l'article 70, qui permet de rendre le budget de l'aviation civile plus dynamique. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'union centriste et du R.D.E.*)

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

**M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen strictement objectif auquel s'est livrée votre commission des affaires économiques et du Plan, sur le projet de budget pour 1991, l'a conduite à constater que la progression par rapport au budget de 1990 apparaissait satisfaisante.

Mais, et tel est le rôle de notre commission, nous avons regardé de près ce que signifiait ce projet de budget et nous avons constaté que la situation économique et les évolutions prévisibles sont nettement moins favorables que ne semblent le dire les données budgétaires dans leur sécheresse. La conjoncture se détériore, avec des nuances selon le type d'activité.

Aéroports de Paris connaît une situation florissante qu'apprécie la commission des affaires économiques et du Plan. Elle n'en a que plus vivement déploré la qualité très insuffisante de l'accueil de la clientèle par cette entreprise, et elle estime qu'un indispensable effort commercial doit être entrepris rapidement si l'on veut éviter que de graves atteintes soient portées à l'image de marque internationale des plates-formes parisiennes.

La construction aéronautique enregistre aujourd'hui des résultats favorables.

Le programme Airbus présente un marché satisfaisant. Le programme A 320, notamment, atteint le seuil de rentabilité, et ce six ans après son lancement. Le groupement franco-italien A.T.R. tient la première place sur le marché mondial des appareils de trente à soixante-dix places.

Cependant, les perspectives pour ces activités, dont j'ai pris la précaution de dire que c'est aujourd'hui qu'elles se portent bien, sont, pour demain, inquiétantes.

L'assemblage à Hambourg du A 321 a été décidé. Monsieur le ministre, vous nous aviez dit, à ce sujet, l'année dernière, que vous n'adhérez pas à une nouvelle répartition du

travail au sein des pays associés. Vous aviez même précisé que cette position était claire et partagée par tous les partenaires du consortium Airbus Industrie. C'était le 27 novembre 1989.

Or, la décision est prise ! Le A 321 sera assemblé à Ham-bourg et les Allemands veulent davantage, comme vient de le dire le président du directoire de Deutsche Aerospace qui, avec ses 70 000 salariés, affiche la couleur. Deutsche Aerospace veut, notamment, être le chef de file d'un avion régional dont l'une des versions pourra emporter quatre-vingt-dix passagers et l'autre cent vingt. Les Européens, notamment les Français, sont prévenus.

Allons-nous vers une concurrence euro-européenne, auquel cas il faut prendre les mesures qui s'imposent pour renforcer notre potentiel de construction aéronautique - avions et moteurs - ou devons-nous, ce qui me paraît souhaitable, rechercher les voies et moyens d'une vraie et claire complémentarité européenne ?

La crise politique mondiale que nous connaissons, du fait des événements du golfe Persique, ajoute aux préoccupations en ce qui concerne la construction aéronautique.

Par exemple, chaque baisse de dix centimes du dollar entraîne, en année pleine, une perte de 100 millions de francs de recettes pour l'Aérospatiale.

Les contrats de vente sont, en effet, libellés en dollar, ce qui entraîne une diminution des recettes et une perte de compétitivité par rapport aux constructeurs américains.

La situation n'est-elle pas paradoxale lorsque les constructeurs américains gagnent de l'argent quand le dollar est faible, alors que les constructeurs français en gagnent quand le dollar est fort ?

Cette situation n'est pas générale, ni surtout - je l'espère - définitive. Elle permet cependant de se demander si le dollar, actuellement référence universelle, a encore aujourd'hui une solidité qui permette une économie mondiale saine.

Mais il est des secteurs qui ne vont pas bien aujourd'hui et qui se dégradent encore. Ainsi, Air France présente, en 1989, un bénéfice inférieur de 50 p. 100 à celui de 1988, Air Inter un excédent d'exploitation inférieur de 25 p. 100 à celui de 1988 et U.T.A. une perte de plus de 134 millions de francs.

Or, cette dégradation des comptes devrait être très sérieusement aggravée en 1990 par la hausse brutale des prix pétroliers, qui ont été multipliés par deux durant les trois derniers mois.

Le transport aérien français a été marqué au cours de cette année 1990 par un regroupement des deux autres grandes compagnies aériennes autour d'Air France. Cette opération a été très diversement qualifiée selon qu'il s'agissait du rapprochement entre Air France et Air Inter ou entre Air France et U.T.A., et selon l'humeur des commentateurs.

En ne faisant appel qu'à ma mémoire, je peux citer dans une liste non limitative et sans ordre les expressions : absorption, fusion, constitution de monopole, concentration, prise de contrôle, nationalisation déguisée, manquement à l'engagement « ni nationalisation ni privatisation ».

Au cours du débat sur le budget de l'aviation civile, le 27 novembre de l'année dernière, vous aviez indiqué au Sénat qu'un accord de coopération avait été conclu en mars 1989 entre Air France et Air Inter en vue de l'organisation de dessertes croisées, selon les orientations que vous aviez fixées trois mois plus tôt.

L'opération réalisée entre Air France et Air Inter ne dépasse-t-elle pas largement l'accord de coopération que vous annonciez voilà un an ?

Par ailleurs, l'opération entre Air France et U.T.A. ne semblait pas prévue, du moins n'y aviez vous fait aucune allusion au cours de cette même séance.

La commission des affaires économiques et du Plan s'est demandée si des résultats aussi favorables que ceux qui sont escomptés n'auraient pas pu être obtenus à partir d'autres procédures telles que le développement de la coopération entre compagnies françaises, procédure qu'elle avait souhaitée dans le passé. Dans ce cas, l'opération n'aurait-elle pas été moins coûteuse ?

En outre, la situation financière d'Air France n'aurait-elle pas été moins préoccupante si notre compagnie nationale n'avait pas à couvrir les dépenses dues à l'achat d'U.T.A. ? Enfin, le Gouvernement envisage-t-il d'attribuer une dotation

en capital à Air France pour lui permettre de faire face aux engagements financiers découlant d'une opération dont le Gouvernement a pris l'initiative ou qu'il a au moins approuvée ?

La commission m'a chargé de vous poser toutes ces questions, monsieur le ministre. Nous serons très attentifs aux réponses que vous y apporterez.

L'encombrement de l'espace aérien, notamment européen, dans la prochaine décennie est une autre préoccupation, qui doit, sans délai, faire l'objet d'études et de décisions. La situation ne cesse, en effet, de se dégrader.

En Europe, les vols retardés de plus de quinze minutes étaient deux fois plus nombreux en 1989 qu'en 1986. Et lorsque je parle des retards de plus « de quinze minutes », je suis gentil, car ces retards incluent aussi ceux qui sont supérieurs à une heure, voire à vingt-quatre heures !

Les conséquences sont nombreuses. Elles se traduisent par des gênes considérables pour les passagers et un surcoût énorme pour les compagnies, du fait des attentes aux approches des aéroports.

Cette situation ne peut que s'aggraver. On prévoit, en effet, un doublement du trafic d'ici à l'an 2000, entraînant la multiplication par quatre du nombre de points de croisement de plus de vingt avions et, bien entendu, de nouveaux risques, notamment d'accidents dans le ciel et d'asphyxie des aéroports.

La commission a déjà attiré votre attention, monsieur le ministre, sur l'inadaptation du système actuel de gestion et de contrôle de la navigation aérienne en Europe.

Il est grand temps, si l'on veut une aviation civile européenne, de créer un « ciel européen ».

Pouvez-vous, monsieur le ministre, intervenir afin que soit accélérée l'exécution des mesures déjà décidées, voilà six mois, au plan communautaire et européen ?

Si les difficultés envisagées dans un avenir proche pour les aéroports européens sont grandes, on ne peut passer sous silence la situation privilégiée d'Aéroports de Paris, qui dispose d'installations et, surtout, de réserves foncières à Roissy, lesquelles lui permettent de faire face aux prévisions.

Si les installations aéroportuaires paraissent pouvoir répondre aux exigences de l'an 2000, il n'en est pas de même du ciel parisien. Le moment n'est-il pas venu de rechercher la possibilité de le dégager, par la création d'aéroports autour de la capitale, qui seraient ouverts aux relations internationales et reliés par autoroutes et, surtout, par le T.G.V., de façon à réduire au minimum le temps de la liaison avec ceux de Paris ?

La commission des affaires économiques et du Plan estime que l'idée mérite une étude sérieuse.

En conclusion de cette partie de mon intervention, présentée au nom de la commission des affaires économiques, je dirai que le projet de budget est acceptable, mais que l'avenir économique est inquiétant : il mérite une grande réflexion.

Le dollar, dont on souhaite tantôt la baisse, tantôt la hausse, selon les intérêts divergents, est-il un bon élément international d'échanges ?

Ne pourrait-on utiliser une monnaie de référence qui ne soit pas soumise à de telles fluctuations, du moins actuellement - je pense à cet égard, comme M. le rapporteur spécial, à l'ECU, par exemple.

D'aucuns estimeront que le Gouvernement n'est pas innocent dans le fait que l'avenir de notre transport aérien et de notre construction aéronautique est inquiétant.

Mais nous avons à nous prononcer sur un projet de budget. Puisqu'il est acceptable, la commission des affaires économiques a donc, sur ma proposition, à la majorité simple, donné un avis favorable sur votre projet de budget, monsieur le ministre.

Je voudrais maintenant, à titre personnel, aborder un sujet qui n'est pas traité dans mon rapport écrit ; en effet, la commission des affaires économiques, lors de sa réunion du 15 novembre, n'était pas en possession d'informations suffisantes pour pouvoir en délibérer.

C'est en effet ce même 15 novembre que la presse a fait état, pour la première fois, de la décision d'Air France de supprimer un certain nombre de liaisons internationales, à partir, essentiellement, d'aéroports régionaux.

Depuis, les informations se sont précisées et j'ai pu, monsieur le ministre, vous interroger, lors de votre audition par la commission des affaires économiques, le 20 novembre dernier.

Tous les responsables d'aéroports, responsables économiques et politiques, toutes tendances confondues, ont fait connaître leur réprobation à l'encontre de cette décision inattendue.

Les organisations syndicales, elles-mêmes, ont manifesté leurs craintes et leur opposition par des mouvements de grève, qui ajouteront aux difficultés financières d'Air France.

La raison avancée par Air France, à savoir la recherche de la rentabilité, ne peut être reprochée à une société, fût-elle nationale.

Encore faut-il que, dans le même temps, soient pris en compte par la société, éventuellement aidée des pouvoirs publics, les grands objectifs du développement régional et de l'aménagement du territoire.

Or, sur ce plan, la décision semble engendrer de graves conséquences.

Les autorités régionales les ont dénoncées en des termes vigoureux.

Les collectivités ont réalisé des efforts importants pour adapter leurs installations aux impératifs des liaisons internationales et pour aider le fonctionnement des lignes nouvelles, forcément déficitaires au début.

Ces collectivités ont observé que tous ces efforts, lourds pour les contribuables, avaient été réalisés en pure perte, puisque l'engagement, au moins moral, de notre compagnie nationale n'était pas tenu.

Et nous avons assisté à des batailles de communiqués. Aujourd'hui, la fièvre est heureusement tombée.

Le temps n'est plus aux regrets, mais à l'expression, par des décisions concrètes, de la volonté d'assurer des liaisons internationales, outil nécessaire au développement harmonieux de nos régions.

Monsieur le ministre, vous m'avez répondu à ce sujet, le 20 novembre, que vous souhaitiez l'ouverture de négociations entre la société nationale et les responsables régionaux. Je sais, par ailleurs, qu'Air France, consciente de la nécessité de ces négociations, a entrepris, dans cet esprit, les premiers pourparlers.

Pouvez-vous nous dire, aujourd'hui, monsieur le ministre, où en sont ces négociations ? Je vous rappelle que les délais sont courts. Les derniers contrats entre Air France et les gestionnaires des aéroports concernés prennent fin au tout début de l'année prochaine.

Je vous rappelle que nous sommes aujourd'hui le 8 décembre. L'année prochaine, c'est demain ! (*Applaudissements sur certaines travées du R.D.E., ainsi que sur les travées de l'union centriste, de l'U.R.E.I. et du R.P.R.*)

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

Groupe du rassemblement pour la République, 23 minutes ;

Groupe socialiste, 8 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 13 minutes ;

Groupe du rassemblement démocratique et européen, 6 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Gerbaud.

**M. François Gerbaud.** Monsieur le ministre, vous avez entendu à l'instant MM. les rapporteurs qui sont, dans l'analyse de votre projet de budget, allés à l'essentiel. Je me permettrai de perdre un peu d'altitude, pour vous inviter à survoler un point de détail, dont je ne suis pas certain, par ailleurs, qu'il ne soit pas exemplaire de la volonté qui doit être nécessairement la vôtre, ainsi que la nôtre, je pense, dans le domaine de la décentralisation.

Monsieur le ministre, j'aurais pu, tout autant, intervenir dans la discussion d'autres projets de budget dont vous avez la charge, tant il est vrai que vous assumez de nombreuses responsabilités.

Si, cependant, j'ai choisi, pour m'exprimer, le projet de budget de l'aviation civile, c'est que je veux profiter de cette occasion pour plaider la cause d'un aéroport et, au travers de cet exemple, pour solliciter votre vision sur ce que je crois être la nouvelle logique européenne des transports aériens.

Il existe dans le département de l'Indre, à Châteauroux très exactement, une plate-forme aérienne de la plus grande importance. Elle a été construite par l'armée américaine en 1951. Elle correspondait déjà, à l'époque, de par sa position géographique, sa grandeur et sa capacité d'accueil, à la mission que l'*U.S. Air Force* lui avait destinée : ravitailler l'Europe et le monde entier à partir d'un point central de la France.

C'est de Châteauroux que partaient les gros porteurs de l'*U.S. Air Force* à destination du Congo ou du Viêt-nam, pour ne parler que de ces deux pays.

La chambre de commerce de l'Indre et les collectivités territoriales environnantes ont su préserver ce patrimoine légué aux autorités françaises. En le modernisant dans ses infrastructures, elles lui ont donné une ambition européenne dans la parfaite correspondance civile de ce qui fut, à l'origine, sa vocation militaire.

C'est maintenant, avec sa piste de bientôt 3 000 mètres, qui permet le décollage de gros porteurs, avec ses hectares de parking et toutes ses installations d'accompagnement dans une aérogare rénovée, le point de départ et d'arrivée de nombreux charters. C'est aussi une plate-forme pour le transport de ce que l'on appelle le « fret sensible », ce qui a valu, l'autre jour, une certaine notoriété à l'aéroport de Châteauroux-Déols, puisqu'il a fait la « une » de plusieurs journaux.

Cette notoriété signifie, bien évidemment, que l'aéroport de Châteauroux-Déols s'inscrit naturellement dans le monde des transports aériens de demain comme l'une des grandes gares aériennes de fret, et donc comme l'un des lieux de passage obligé du transport européen des marchandises.

J'ajouterai que cette montée en puissance est le fait d'une reconnaissance quasiment normale de la qualité stratégique et économique de la plate-forme et qu'elle ne résulte que des efforts de promotion que nous lui consentons et que d'autres nous accordent.

Monsieur le ministre, ma question est donc la suivante : lorsque vous êtes venu devant la commission des affaires économiques et du Plan, au cours de la réunion à laquelle M. le rapporteur pour avis a fait allusion, vous avez démontré, avec tout le talent qui est le vôtre - et il n'est pas mince ! - que nous assistions, dans le développement de l'aviation civile en France, à une sorte d'explosion qui appelait des réponses urgentes, des conceptions et des investissements nouveaux.

Vous nous avez parlé des aiguilleurs du ciel et de leur lourde responsabilité, monsieur le ministre. Je voudrais, comme vous, leur rendre hommage dans leur exercice quotidien de maître de ballet dans un espace aérien encombré. Vous avez aussi admis que le nouveau système de gestion informatique de l'espace aérien ne serait opérationnel que dans cinq ans, alors que, dans le même temps, vous avez prévu une véritable explosion du trafic aérien dans la région parisienne. Ce double constat nécessite évidemment des solutions d'urgence.

Vous nous avez d'ailleurs esquissé ces solutions, monsieur le ministre. C'est, entre autres, toute une série de programmes d'investissement nouveaux, la plate-forme de Roissy, Orly, le retour du Bourget peut-être, ailleurs pourquoi pas ?

Si vous avez estimé comme prioritaire - la lecture de votre projet de budget en apporte la preuve - la nécessité d'augmenter la capacité d'accueil des aéroports parisiens dans l'activité du transport des passagers, il n'en demeure pas moins que, dans une conception moderne du transport aérien, il faut penser à distinguer - désormais plus que jamais - deux activités de transport : l'activité de fret marchandises et l'activité de fret passagers.

Une telle distinction permettrait de sortir de l'espace aérien parisien encombré tous les avions de fret marchandises, laissant ainsi à ces mêmes aéroports parisiens, en dehors des déroutements météorologiques, le transport quasi exclusif des passagers.

Je vous indique, monsieur le ministre, que l'aéroport de Châteauroux-Déols souhaiterait être élu aéroport de fret marchandises européen. Avec ses pistes, la liberté de son espace

au sol, la liberté de son espace aérien, en dehors des grandes routes aériennes classiques encombrées - vos services et vous-même le savez bien, monsieur le ministre - il répond pleinement à ce qui va devenir une impérieuse nécessité - pardonnez-moi de me répéter ! - le transfert de l'activité de fret marchandises en dehors de la région parisienne.

Sans doute, monsieur le ministre, serez-vous tenté de me répondre que je plaide pour un endroit de France et qu'après tout je ne défends que mon clocher !

C'est peut-être vrai ; mais c'est peut-être aussi très faux. En effet, en réalité, cet outil-là est tout proche de Paris et il répond à nombre de critères, comme d'ailleurs d'autres métropoles régionales peuvent tout autant y prétendre, compte tenu des investissements existants.

Si ce n'était que cela, vous auriez raison de me rétorquer cet argument ; mais, très au-delà, je plaide le fait - vous êtes bien placé pour le comprendre, monsieur le ministre - que les activités économiques de cette nature ne peuvent se concevoir et se développer que dans le cadre de la complémentarité des moyens de transport. Au nom de cette complémentarité - et c'est toute la vocation de votre important département ministériel - il y a l'air, le rail et la route.

L'air, je vous en parle : c'est, dans ce cas particulier, cet aéroport, par opposition à l'encombrement de la région parisienne.

Le rail : c'est l'espérance, monsieur le ministre, de par votre décision, demain - et merci de nous préciser la date ! - de mettre le T.G.V. Limousin en escale à Châteauroux, à deux pas précisément de cette base aérienne ! (Rires.)

La route : vous y pourvoyez, et c'est la raison pour laquelle je serais heureux que vous nous reconfirmiez ici, comme vous l'avez déjà fait devant la commission des affaires économiques, que les efforts que vous consentez sur l'autoroute gratuite A 20 seront menés sans défaillance ; en effet, l'autoroute A 20 dessert directement l'aéroport dont je viens de parler avec tant d'éloges... (Nouveaux rires.)

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** C'est formidable !

**M. François Gerbaud.** Voici donc rassemblés, si vous le voulez bien, monsieur le ministre, tous les ingrédients qui font un outil de cohérence d'aménagement du territoire dans une région qui en a bien besoin.

Pour en terminer avec ce sujet, quand j'ai projeté, tant à l'heure, la vision européenne des choses, je pensais en particulier aux propos de M. Pavau, directeur général d'U.T.A. ; il insistait sur le fait qu'il y a évolution du trafic charter, que, de toute évidence, le transport européen connaîtra un développement considérable, tant pour des raisons économiques évidentes que pour des motivations démographiques et géographiques. Il ajoutait que la condition de l'existence économique de demain était liée à la synergie obligatoire du rail, de la route et de l'air. Merci, monsieur le ministre, de nous permettre cette synergie. (Sourires.)

Acceptez donc de croire, monsieur le ministre, qu'au-delà de cet équipement, plaidant en deçà et au-delà de mon département, j'ai projeté dans l'avenir une nécessité de réflexion. Elle est, je crois, aussi la vôtre.

J'ai probablement lancé en même temps - ce n'est ni la première ni la dernière fois - un grand cri d'alarme : arrêtez, je vous en prie, vous, vos collègues, le Gouvernement - et les précédents gouvernements aussi - arrêtez, dans une espèce de halte au feu, de faire encombrer toujours la région parisienne ! Vous allez ainsi complètement obscurcir toute politique d'aménagement du territoire et créer cette France à deux vitesses dont je ne cesse de dénoncer les perversités, parce qu'elle est porteuse d'amertume, voire de révolte.

**M. Marc Lauriol.** Hélas ! il y a longtemps qu'elle existe !

**M. François Gerbaud.** Je le sais bien, et c'est la raison pour laquelle j'ai mêlé dans cette affaire tout le monde.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Absolument !

**M. François Gerbaud.** Mais le « halte au feu » a toujours une certaine priorité, quand les choses ne vont pas bien !

**M. Marc Lauriol.** Très bien !

**M. François Gerbaud.** Mettez donc un terme, vous, monsieur le ministre, puisque d'autres ne l'ont pas fait, dans ce domaine, à ce que je n'ai pas honte d'appeler « la mégalomanie de la région parisienne et de Paris ». Faites en sorte que des équilibres se créent et que vous, qui êtes en fait le chef d'orchestre de l'aménagement du territoire, vous puissiez donner à chaque territoire une chance d'être autre chose que l'ombre de la région parisienne et des grandes agglomérations souvent inhumaines - on le voit, car les problèmes à résoudre sont d'une quotidienne actualité. Laissez vivre le monde rural ! Permettez-lui de vivre indirectement par les investissements que je viens d'évoquer. Aidez-nous !

Alors, si vous le permettez, dans un geste qui emprunte beaucoup plus à la symbolique qu'à l'efficacité, acceptez qu'en descendant de cette tribune je glisse sur votre pupitre le document sur l'aéroport de Châteauroux, que vos services ont déjà dans leurs archives. Cet aéroport est un symbole de l'aménagement du territoire. Il serait de votre ressort de l'aider à se développer afin de maintenir, dans les prochaines années, l'équilibre des transports aériens, qu'ils soient européens ou français, dans l'Europe de demain. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du R.D.E. - M. Gerbaud remet le document à M. le ministre.*)

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

**M. Jean-Luc Bécart.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, compte tenu de l'ampleur du sujet, je ne puis, dans le temps qui m'est imparti, que procéder à un survol des principaux points qu'il comporte.

Les crédits de paiement affectés à l'aviation civile progressent de 5,7 p. 100. Les autorisations de programme, quant à elles, n'augmentent que de 2,4 p. 100.

Le budget annexe de la navigation aérienne augmente de 22,3 p. 100 et celui de la météorologie de 5,9 p. 100 en crédits de paiement.

Dans un environnement en voie de déréglementation, on assiste à un rapprochement d'Air France, d'Air Inter et d'U.T.A., qui suscite, vous le savez, mes chers collègues, le mécontentement profond des personnels, par exemple à Nice, ainsi que des élus locaux, comme à Marseille, à Nantes et à Bordeaux, à la suite de l'abandon d'une cinquantaine de dessertes européennes au départ de la province.

Comme l'avait souligné mon collègue M. Robert Pagès à cette tribune, voilà tout juste un mois : « Cet ensemble de mesures masque le risque d'un affaiblissement de la France dans l'espace aérien national et mondial. »

Avez-vous l'intention, monsieur le ministre, de prendre des dispositions qui donnent satisfaction aux personnels et aux usagers afin de déboucher sur le développement d'un transport aérien sûr, de qualité et accessible au plus grand nombre dans toutes les régions françaises ?

A l'heure actuelle, des projets en matière d'aéronautique sont préoccupants. C'est ainsi que British Aerospace et Daimler Benz relancent l'idée de transformer le groupement d'intérêt économique d'Airbus en société commerciale, l'objectif étant d'obtenir un financement des programmes par le biais des marchés financiers, au lieu et place des différents gouvernements. Ce projet serait lancé avant la fin de 1991. L'Aérospatiale n'y serait pas hostile. Nous souhaitons vous entendre à ce sujet, monsieur le ministre.

Il est évident qu'un tel projet, s'il voyait le jour, ne pourrait, selon nous, que fragiliser Airbus et renforcer la part allemande dans la construction des avions, les marchés financiers préférant jouer la carte du deutsche Mark. Ainsi est confirmée la pression de l'Allemagne, qui désaxe à son profit la coopération européenne.

Ainsi, le groupe de recherche internationale et industrielle de Londres laisse clairement entendre que l'Allemagne est sur le point de prendre la tête de l'industrie aérospatiale européenne. Tel était d'ailleurs le titre du *Financial Times* du 6 novembre dernier.

Qu'en pense le Gouvernement et comment entend-il réagir ?

Pour notre part, nous estimons qu'il faut développer l'industrie aéronautique et spatiale nationale, utiliser les résultats de ses recherches dans d'autres industries, réaliser de nou-

veaux programmes à coopérations franco-françaises, mettre en œuvre un plan de reconquête des industries d'équipement, assurer et renforcer la place affectée à l'industrie française dans les coopérations existantes entre les pays européens, comme Airbus et Hermès.

Nous devons également nous rapprocher de l'Union soviétique pour accentuer la coopération dans l'aéronautique et surtout dans l'espace.

Je rappellerai, à cet égard, que le récent accord germano-soviétique porte aussi sur la coopération industrielle. Il serait dommageable pour notre pays que l'on continue de parler sur tous les registres de l'Union soviétique et que l'on tarde à avancer dans le sens d'une coopération concrète. Les places prises par d'autres ne seront plus à prendre !

Je ne puis conclure mon propos sans parler de Concorde. Il ne serait pas bon pour la France que cette belle réalisation soit mise, dans quelques années, à l'actif de la Grande-Bretagne qui l'exploite aujourd'hui beaucoup plus que nous alors que nous sommes à l'origine de cette prouesse scientifique et technique.

Telles sont les considérations que je souhaitais développer à l'occasion de ce budget sur lequel le groupe communiste ne peut qu'émettre un vote négatif.

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

**M. Ernest Cartigny.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ne disposant que de quelques minutes, je ne reviendrai pas sur l'excellent rapport de notre collègue, le président Marcel Fortier, qui a remarquablement éclairé tous les aspects du projet de budget de l'aviation civile auquel le groupe du R.D.E. apportera son soutien.

Nous aurons d'autres occasions d'approfondir notre réflexion à propos de l'aviation de transports. C'est pourquoi monsieur le ministre, je me bornerai, en cet instant, à quelques interrogations relatives à l'aviation générale. J'évoquerai essentiellement trois points : les aérodromes secondaires, la réglementation, une incidente européenne.

S'agissant, tout d'abord, des aérodromes secondaires, vous avez, monsieur le ministre, dans une prise de position courageuse lors du débat budgétaire de 1989, déclaré :

« M. Cartigny m'a interrogé sur le sort des plates-formes, notamment celles de Lognes et de Saint-Cyr.

« Je considère, comme lui, que les aérodromes secondaires sont un atout considérable pour le système aéroportuaire de la région d'Ile-de-France, car ils permettent de séparer le trafic d'aviation générale du trafic aérien commercial et de réserver à ce dernier l'usage des trois plates-formes de Roissy, d'Orly et du Bourget.

« La fermeture de Guyancourt... » - ajoutiez-vous, par ailleurs - « ... doit rester une exception. Les autres aérodromes de la région d'Ile-de-France doivent continuer à se consacrer à l'aviation légère. »

Ainsi, monsieur le ministre, vous avez sauvé l'aérodrome de Saint-Cyr-l'École et protégé celui de Lognes. Mais nous devons rester vigilants car chaque jour me parvient un appel au secours. Il s'agissait, hier, de Toulouse ; aujourd'hui, c'est Saint-Malo. Les appétits immobiliers et les abus de toute sorte nécessitent, de notre part, une action concertée.

Pourriez-vous, par exemple, faire intervenir vos services pour que figure, dans le prochain schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, la protection de la totalité des aérodromes secondaires et non pas seulement de six d'entre eux, comme ce fut le cas dans le S.D.A.U. de 1976 ?

Pourriez-vous également user de votre influence pour que l'aviation générale soit mieux représentée au sein du conseil d'administration d'Aéroports de Paris ?

Permettez-moi de citer un autre exemple relatif aux problèmes d'environnement qui sont souvent invoqués pour tenter de faire disparaître tel ou tel aérodrome. Vos services ne pourraient-ils pas intervenir afin de rendre moins confidentielle la publicité des plans d'exposition au bruit, les P.E.B. ? Il suffirait peut-être de faire mention du P.E.B. dans les certificats d'urbanisme délivrés à tout acheteur d'un terrain ou d'une construction. Cette mention serait de nature à attirer leur attention. Elle éviterait bien des surprises. Nous n'assisterions plus à la naissance de martyrs du bruit au bout de quelques années.

J'en viens à la réglementation.

Lors de la discussion budgétaire de l'an dernier, j'avais attiré votre attention sur la nécessité d'alléger le code de l'aviation civile. Cette opération, m'aviez-vous répondu, était en cours mais elle était difficile, ce que je conçois parfaitement.

Où en est-on, monsieur le ministre ? Je n'ai vu passer que les décrets nos 90-641, 90-221, 90-149 et 90-480, qui ne concernent pas l'aviation générale. Quant aux textes relatifs aux meetings aériens, ils se font, me semble-t-il, attendre.

Cette remarque ne doit pas m'empêcher de profiter de l'occasion qui m'est donnée ici pour saluer les efforts de votre administration, qui améliore sans cesse, par ailleurs, la qualité de ses services. Je tiens à rendre un hommage particulier au service de l'information aéronautique qui accomplit un travail vraiment remarquable.

J'en arrive à une incidente européenne.

La Commission des communautés européennes a récemment mis au point un projet de règlement concernant l'application de l'article 85, paragraphe 3, du Traité de Rome à des catégories d'accords dans le domaine du transport aérien.

Ce projet de règlement tend, notamment, à exempter de l'interdiction prévue à l'article 85 du Traité de Rome les accords de répartition des créneaux horaires dans les aéroports. Ainsi vont pouvoir être mises en place des consultations entre les transporteurs aériens, qui aboutiront à cette répartition.

Mais, monsieur le ministre, une fois de plus, seuls les transporteurs aériens sont pris en compte dans ce projet. Or vous n'ignorez pas que des milliers d'utilisateurs privés attendent de bénéficier de semblables mesures d'organisation.

Il serait souhaitable que les besoins de tous les usagers de l'aviation, aviation générale comprise, soient pris en considération lors de l'étude de ce projet par le conseil des ministres des transports qui doit se tenir le 20 décembre à Bruxelles, et au sein duquel vous serez, monsieur le ministre, le représentant de la France. L'aviation générale, française et européenne, compte sur vous.

Ceux qui la défendent, tels les pratiquants, les constructeurs et les personnalités spécialisées qui ont bien voulu répondre à mon appel et constituer trois groupes de réflexion et de propositions, se réunissent régulièrement depuis quelques mois en cette maison. Tous sont très attentifs à votre action et aux réponses que vous apporterez à leurs interrogations. (*Applaudissements sur certaines travées du R.D.E. ainsi que 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. Balarello.

**M. José Balarello.** Les rapporteurs des deux commissions ont souligné l'évolution positive de votre projet de budget pour 1991, monsieur le ministre, qui s'élève à 5 965 millions de francs, soit une progression de 5,7 p. 100 par rapport à 1990, hors budget annexe de la navigation aérienne.

Je souhaite, monsieur le ministre, me joindre au *satisfecit* que vous ont dispensé nos rapporteurs.

Néanmoins, ce projet de budget est présenté dans un environnement difficile. Je compte en développer certaines conséquences et les indispensables traductions budgétaires.

Cet environnement difficile est, pour l'essentiel, lié à la conjoncture internationale. Je remercie MM. les rapporteurs de leur analyse des principaux facteurs d'incertitude.

Ainsi, les événements du golfe Persique auront des incidences néfastes sur l'équilibre financier des compagnies aériennes. Le bilan déjà négatif, en termes de baisse de bénéfices, devrait ainsi s'accroître au cours du second semestre. Le renchérissement de la facture de carburant de notre compagnie nationale, Air France, estimé à un milliard de francs, risque d'accroître ses difficultés financières.

S'agissant des tarifs pratiqués, il semblerait qu'au sein de l'Association internationale pour le transport aérien, l'I.A.T.A., un ajustement en hausse ait été décidé au mois de septembre et qu'un autre soit envisagé pour le mois de décembre.

Qu'envisagent, pour leur part, les Etats membres de la Communauté économique européenne, l'un des objectifs de la libéralisation du transport aérien communautaire consistant en un desserrement des règles tarifaires !

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1993, les Etats conservent un droit de veto sur les tarifs proposés par les compagnies. Dans la conjoncture actuelle, ce dispositif devrait permettre de contrôler les dérapages trop importants. Nous souhaiterions connaître votre sentiment sur ce point, monsieur le ministre.

En outre, la première phase d'application de cette libéralisation a conduit à autoriser les transporteurs nationaux à pratiquer plus facilement des réductions de tarifs.

Comment, monsieur le ministre, seront prises en compte les incidences de la conjoncture précédemment décrite ? Le nouvel équilibre du système de tarification sera-t-il maintenu ?

L'encombrement de l'espace aérien est un autre phénomène notable. Vous l'avez longuement évoqué, monsieur le ministre. La multiplication de la circulation aéronautique menace d'être encore accélérée, en particulier en raison de la nouvelle politique communautaire de libéralisation. L'un des effets préjudiciables de cette situation tient dans la majoration de la proportion des vols retardés. On sait à quel point ce type de glissement peut affecter la satisfaction des usagers du service. Même si la situation française ne semble pas trop mauvaise dans le contexte actuel, il est indispensable d'assurer une prévision de l'évolution à venir.

L'accentuation des subventions d'investissement en faveur des équipements d'approche et d'atterrissage des aéroports, de l'ordre de 18 p. 100 dans le présent projet de budget, apparaît de nature à prévenir les problèmes posés par l'encombrement de l'espace aérien.

Plus généralement, le contrôle de l'espace aérien demeure une réelle priorité. L'une des réactions de la France à l'augmentation du trafic a été de renforcer les moyens de la navigation aérienne.

Un certain nombre de créations et de transformations d'emplois, inscrites dans le cadre du protocole d'accord du 4 octobre 1988, concernent les personnels de contrôle de la navigation aérienne. Ainsi, en 1991, 170 emplois sont créés pour tenir compte de la croissance du trafic aérien. Il est prévu d'augmenter de 256 personnes le nombre des bénéficiaires de l'indemnité spéciale de qualification, et ce en raison de la croissance du trafic aérien et du surcroît d'activités supporté par la navigation aérienne. Le coût total de ces mesures s'élève à 42,2 millions de francs.

Si l'on ajoute les revalorisations indemnitaires et indiciaires, ainsi que la mise en œuvre des nouveaux statuts des corps des ingénieurs électroniciens du système de la sécurité aérienne, pour un montant de 49 millions de francs, ce sont au total 91 millions de francs de mesures nouvelles qui sont inscrits dans le projet de budget pour 1991.

L'actualité est souvent agitée par des mouvements de grève de certaines catégories de ces personnels. Comme vous l'avez indiqué, monsieur le ministre, ainsi que plusieurs orateurs avant moi, ils sont soumis à une tension permanente dans leur travail. Je me plains, ici, à leur rendre hommage.

Ces mesures significatives et légitimes seront-elles cependant suffisantes pour éviter les perturbations causées par ces mouvements sociaux ?

Dans le budget annexe de la navigation aérienne, ces mesures catégorielles entraînent une forte progression du prélèvement au profit de la direction générale de l'aviation civile, soit 19,2 p. 100.

A mon avis, l'écoulement du trafic aérien nécessite une forte coordination européenne. Une avancée s'est produite le 24 avril 1990, date à laquelle les vingt-trois pays d'Europe occidentale membres de la commission européenne de l'aviation civile ont décidé la création d'une unité centrale de gestion du trafic, qui sera mise en place en 1993 et qui s'intégrera au système Eurocontrol.

Cette mesure va dans le bon sens, mais, comme le souligne notre rapporteur pour avis, il me semble nécessaire d'assurer la mise en œuvre rapide des décisions prises en vue de réaliser cet objectif. Toutefois, monsieur le ministre, je suis rassuré après votre intervention, puisque vous nous avez donné quelques dates et quelques apaisements sur ce point.

Je souhaite maintenant aborder deux questions relatives à la situation d'Air France. Elles ont, d'ailleurs, fortement retenu l'attention du Sénat et celle de nos deux commissions à l'occasion de l'examen de ce budget.

Les rapporteurs de ces commissions ont rappelé les motivations - la motivation essentielle étant l'intensification de la concurrence - qui sont à l'origine du rapprochement entre Air France, U.T.A. et Air Inter. Il s'agit de constituer un groupe homogène national.

Le devenir du groupe, issu du rachat d'U.T.A. par Air France, ne manque pas de susciter de nombreuses interrogations.

La société Air France éprouve des difficultés considérables pour trouver les 4,9 milliards de francs nécessaires à l'acquisition d'U.T.A. Or un déficit important de 170 millions de francs est estimé pour le deuxième semestre 1990. Il est légitime de se demander comment la société financera les 39 milliards de francs de son programme d'investissement, qui s'étale entre 1990 et 1993.

La commission des finances propose une solution, à savoir l'ouverture partielle du capital aux opérateurs publics et privés. Nous souhaiterions vous entendre sur ce point, monsieur le ministre. La question vous a déjà été posée voilà un instant.

Le renforcement du groupe national français a été accepté par la commission de Bruxelles, à condition toutefois que d'autres transporteurs nationaux puissent proposer leurs services sur les lignes françaises intérieures et internationales.

Cela revient à avancer de deux années l'application, à notre pays, des conséquences de la libéralisation du transport aérien communautaire. N'est-ce pas placer d'ores et déjà la France dans une situation concurrentielle défavorable ?

En tout état de cause, face à ces perspectives, le conseil d'administration de la société Air France a été conduit à renforcer le plan d'adaptation lancé au mois de juin dernier.

A cette occasion, nous avons appris le 20 novembre - M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan vous l'a rappelé - la décision de suspendre les lignes qui ne présentent pas de possibilités rapides d'équilibre économique ou d'intérêt stratégique essentiel pour le développement de l'entreprise.

La société considère ainsi qu'elle ne peut se permettre d'alourdir ses coûts d'exploitation en supportant des lignes déficitaires peu fréquentées. Comparant sa situation à celle de toute entreprise du secteur concurrentiel, elle constate, d'une part, que l'exploitation d'une ligne doit cesser dès lors qu'elle ne dégage pas les bénéfices qui sont indispensables à l'autofinancement de l'entreprise et, d'autre part, que l'époque est révolue où des subventions pouvaient constituer une solution. A Bruxelles, seules pourraient être acceptées des subventions régionales dans des conditions dérogatoires.

Dans ce contexte, monsieur le ministre, je voudrais maintenant vous parler de problèmes plus localisés. Je ne peux manquer, par exemple, d'attirer votre attention sur la très sérieuse situation qu'une telle décision engendre pour la Côte d'Azur. Elle a d'ailleurs provoqué une longue grève des personnels au sol d'Air France à Nice.

Cet aéroport, qui, je vous le rappelle, est le deuxième à l'échelon national, avec 5 millions de passagers, ou presque, va se voir ainsi privé de sept liaisons internationales. En outre, les modifications de ligne opérées par la compagnie Air France vont compliquer sérieusement la vie de milliers d'hommes d'affaires qui sont habitués à voyager sur la compagnie nationale et qui l'apprécient pour se rendre à Paris, le plus souvent pour la journée. Ils vont désormais être obligés de débarquer et d'embarquer non pas à Orly, comme à l'heure actuelle, mais à Roissy, aéroport qui est beaucoup plus loin des centres d'affaires parisiens.

Il est indispensable de demander à Air France, dans son propre intérêt, de revoir rapidement ce problème, après enquête auprès des hommes d'affaires, ceux de la Côte d'Azur, de la Riviera italienne et de Monaco. Vous savez, en effet, que l'aéroport de Nice est aussi celui des provinces italiennes proches. Je suis certain que, après une telle enquête, Air France maintiendra la desserte de Paris par Orly, surtout le matin tôt et le soir tard ; cela me paraît très important.

De plus, la Côte d'Azur est la seconde destination touristique de l'Hexagone, il faut le rappeler. Cette partie du littoral développe un dynamisme exceptionnel sur les plans démographique et économique, grâce à la conjugaison d'atouts majeurs : l'existence des technopoles et des centres d'activités de Sophia Antipolis et de Monaco, la création prochaine de ceux du plateau Tercier et de Saint-Vallier, qui ont

été acceptés par le comité interministériel d'aménagement du territoire, le proche voisinage des provinces italiennes auxquelles l'aéroport international de Nice - Côte d'Azur offre, je le disais, les plus proches possibilités de desserte internationale. De plus, cet aéroport n'a jamais été fermé à cause de mauvaises conditions atmosphériques.

Je souhaite, monsieur le ministre, savoir ce que vous comptez faire pour qu'Air France continue d'assumer un rôle d'aménagement du territoire. Ne serait-il pas possible de desservir les sept lignes supprimées par des avions de capacité réduite de la compagnie Air France ? Les décisions prises l'ont été en accord avec votre ministère et avec le ministère délégué à l'aménagement du territoire, dont j'ai lu les déclarations dans la presse. Ne concourent-elles pas à accentuer le phénomène de centralisation parisienne, déjà très marqué par le chemin de fer au siècle dernier ? Nous avons, en effet, commis la même erreur voilà un siècle en faisant converger les réseaux ferrés sur Paris !

Le problème typiquement français que constitue le manque de grandes villes capables de contrebalancer la capitale handicape notre pays pour la construction européenne. Il doit donc être rapidement corrigé par la création de grandes métropoles d'équilibre, comme c'est le cas chez tous nos partenaires.

Or, il ne saurait y avoir de métropoles d'équilibre sans moyens de transports rapides et massifs. La Côte d'Azur, desservie insuffisamment par la route et le rail, a un besoin vital de l'avion. Pour nous, l'avion c'est d'abord la compagnie nationale, dont le principal actionnaire est l'Etat et en aucun cas de petites compagnies de substitution dotées d'appareils de petite capacité.

Monsieur le ministre, telles sont les observations que je souhaitais formuler à l'occasion de l'examen de votre budget.

Le groupe de l'union des républicains et des indépendants votera votre budget. Toutefois, je désire que vous apportiez des apaisements aux préoccupations des habitants du sud-est de la France, l'une des régions les plus dynamiques d'Europe sur les plans économique et démographique. *(MM. Crucis et Legrand applaudissent.)*

**M. le président.** La parole est à M. Guy Penne.

**M. Guy Penne.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis plusieurs années, le monde du transport aérien connaît un profond bouleversement de son environnement économique et juridique.

Après une phase d'euphorie liée en partie à l'explosion du trafic, l'ère des années quatre-vingt-dix s'ouvre sur une période d'incertitude, accentuée par les événements du Golfe.

La conjoncture du transport aérien s'est modifiée au début de l'année sans que nous y prenions garde, en France comme à l'étranger. Des compagnies de charters ont déposé leur bilan, comme en Grande-Bretagne : je pense à Orion, Novair ou British Island Airways.

Ce phénomène s'est répercuté sur les grosses compagnies. Les pertes déplorées s'élèvent aujourd'hui pour Air France à 170 millions de francs et, pour son groupe, à 263 millions de francs, et ce, pour le premier semestre.

Dans ce contexte, le renchérissement du prix du carburant depuis le 2 août fragilise encore plus les compagnies.

Le projet de budget de l'aviation civile pour 1991 a été préparé, en fonction de ces éléments, autour de plusieurs grandes priorités : le soutien à la construction aéronautique, la poursuite du plan de formation des pilotes, le renforcement du contrôle technique pour la sécurité du transport aérien, la poursuite du programme de sûreté des aéroports, la rénovation des infrastructures aéroportuaires et, enfin, la modernisation des services de la navigation aérienne.

Globalement, ce budget s'élèvera à 6 102,6 millions de francs au lieu de 5 850,2 millions de francs en 1990, ce qui représente une augmentation de 4,3 p. 100. J'insisterai sur deux points qui me paraissent essentiels : la construction aéronautique, la formation et le recrutement des personnels.

Dans le domaine de la construction aéronautique, les autorisations de programme, qui restent stables, s'élèvent à 2 833,7 millions de francs. Cette dotation permettra de poursuivre les programmes déjà lancés, dont certains arrivent à leur terme, au moins en ce qui concerne les aides de l'Etat. Je pense à l'Airbus A 320, au Super Puma revalorisé et à

bien d'autres. Plus de la moitié de ces aides concernera, comme l'année précédente, les Airbus A 330 et A 340, et ce pour 1 439 millions de francs.

Trois nouveaux programmes font l'objet des premières avances : le Falcon 200 pour 87 millions de francs, la turbine pour hélicoptère Ariel 2 pour 25 millions de francs, et, essentiellement, le gros moteur G.E. 90, développé par Général Electric et la société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation, la S.N.E.C.M.A., pour 448 millions de francs. Je voudrais m'arrêter quelques instants sur ce sujet.

La construction aéronautique me tient beaucoup à cœur, l'essentiel de cette industrie étant regroupé dans la région toulousaine.

Globalement, ce secteur se porte bien. Cette année, la millième commande ferme d'Airbus a été passée et la cinq centième livraison a été effectuée. La coopération européenne fonctionne bien. Après les inquiétudes de l'année dernière, le modus vivendi qui a été trouvé avec les Allemands donne des résultats très satisfaisants en terme d'emplois. L'obtention pour Toulouse de la finition commerciale des Airbus A 330 et A 340 y contribue. L'inauguration de l'usine Clément-Ader à Colomiers, au mois de novembre dernier, est un symbole de la réussite de cette coopération.

Mais, dans ce secteur aussi, la baisse continue du dollar a des répercussions dommageables pour notre économie. Cette monnaie servant de référence pour nos échanges, notamment par rapport à la firme américaine Boeing. Nos compagnies aériennes et la société Aérospatiale subissent de plein fouet cette distorsion de concurrence.

Monsieur le ministre, quelle solution préconisez-vous pour faire face à ce problème, dont nous n'avons pas encore mesuré l'ampleur ?

Pour conclure sur ce thème, il me semble que le projet de budget poursuit une politique de soutien à la construction aéronautique. Néanmoins, les crédits demeurent relativement stables et je m'interroge sur la nécessité, à partir de l'année prochaine, de reprendre une politique un peu plus volontariste de participation. La conjoncture que je décrivais plus haut nous y obligera sans doute.

Je souhaiterais à présent aborder le problème de la formation des personnels. Compte tenu de l'augmentation du trafic, l'Etat et les compagnies aériennes se sont trouvés confrontés, dès 1984 et 1985, à une pénurie totalement imprévue de personnels navigants et principalement de pilotes.

A mon avis, trois raisons expliquent cette situation : l'augmentation du trafic, l'offre de transport aérien et les départs à la retraite.

Les compagnies ont réagi, et l'Etat, depuis deux ans déjà, a lui aussi pris des mesures significatives, ce n'est pas le moindre de ses mérites. Cette année, par exemple, les effectifs de l'E.N.A.C. - école nationale de l'aviation civile - sont portés à 180 élèves pilotes. Cela aurait été impensable voilà deux ans.

Les crédits sont en constante évolution, puisque de 170 millions de francs en 1988, ils sont passés à 220 millions de francs aujourd'hui. Il faut reconnaître, néanmoins, que cet effort des pouvoirs publics est sans commune mesure avec les sommes investies par les compagnies elles-mêmes dans la formation de leurs personnels. A titre d'exemple, Air France consacrera 700 millions de francs supplémentaires dans les trois ans à venir sur ce seul poste.

Cela m'amène à vous interroger, monsieur le ministre, sur le rôle que l'Etat entend jouer à l'avenir dans ce secteur.

Tiendra-t-il un rôle de premier plan ?

Les compagnies prévoient des augmentations d'effectifs très importantes et ambitieuses. Seront-elles remises en question du fait des incertitudes qui pèsent sur le trafic aérien ?

Les réflexions sur l'harmonisation des formations dispensées au sein de la Communauté européenne devraient pouvoir avancer pour éviter les concurrences actuelles et les débauchages fréquents de pilotes, ainsi que pour faciliter les échanges.

Les grèves récentes, consécutives à l'annonce des plans de réduction et de simplification des lignes chez Air France, sont apparues comme un des premiers signes des difficultés du groupe. Quelle position l'Etat entend-il adopter dans ces conflits ?

Bruxelles a accepté la prise de contrôle d'U.T.A. et d'Air Inter par Air France, à condition que, d'ici au 1<sup>er</sup> mars 1992, quarante lignes internationales et huit liaisons intérieures soient ouvertes à la concurrence.

Monsieur le ministre, quelles procédures adopterez-vous pour réaliser cette multidésignation et comment allez-vous opérer cette sélection, si tant est que ce soit à vous de le faire ?

Cette contrepartie ne risque-t-elle pas, dans le contexte actuel, d'accentuer les difficultés du groupe Air France ?

L'Etat envisage-t-il, à terme, de doter en capital le groupe pour qu'il puisse faire face à ces difficultés ?

Monsieur le ministre, je vous apporte le soutien du groupe socialiste pour votre budget, qui mérite d'être approuvé. En effet, il permet de consolider les acquis, notamment en matière d'industrie aéronautique, et de poursuivre l'effort de rattrapage entrepris depuis deux ans. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - M. le rapporteur spécial applaudit également.*)

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je demande la parole.

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, avant de répondre aux différents orateurs qui se sont exprimés, je souhaiterais dire ma satisfaction devant la qualité et la haute tenue du débat. Cela prouve combien non seulement les rapporteurs, MM. Fortier et Legrand, mais tous les intervenants attachent de l'importance à la qualité du transport aérien français. Je tenais à le souligner tout particulièrement.

Je noterai aussi avec satisfaction que les appréciations que vous avez portées sur le budget que j'ai eu l'honneur de vous présenter expriment un sentiment positif même si celui-ci est accompagné d'un certain nombre d'interrogations en ce qui concerne l'avenir.

Je vais tenter de répondre à ces interrogations en regroupant, secteur par secteur, les préoccupations qui se sont manifestées.

J'aborderai en premier lieu les problèmes relatifs au transport aérien, qui ont été soulevés par les deux rapporteurs, ainsi que par un certain nombre d'orateurs.

Je tiens à vous dire, monsieur Fortier, combien je partage votre appréciation sur le caractère cyclique du transport aérien.

En effet, après des années d'une croissance bien supérieure à celle qu'ont pu connaître les autres secteurs, puisque nous avons enregistré, au cours des dernières années, une croissance annuelle du trafic de l'ordre de 10 p. 100 - M. Penne vient d'y faire allusion - on observe en 1990 les premiers signes d'un certain ralentissement.

Cette situation s'est aggravée en août dernier, avec la crise du Golfe, qui provoque des surcoûts considérables pour l'ensemble des acteurs du transport aérien, plusieurs d'entre vous l'ont souligné.

Au-delà de ces difficultés, que j'espère passagères, je rappelle à la Haute Assemblée que le principal problème structurel dont souffrent nos compagnies tient à l'insuffisance et au vieillissement de la flotte, lesquels sont sans doute liés à une absence de prévisions dans les années soixante-dix et quatre-vingt. Cela nous impose un effort de rattrapage tout à fait considérable en matière d'investissement.

Cette absence de prévisions dans les années 1970-1980 explique évidemment l'insuffisance des investissements effectués à cette époque. En effet, personne n'avait alors imaginé que le transport aérien allait connaître une croissance aussi forte. Dans la mesure où on n'a pas eu d'exigences suffisantes en matière de renouvellement de la flotte, la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui limite la capacité des compagnies à répondre à l'augmentation du trafic.

Je signale, en outre, que les appareils anciens, qui sont encore en usage dans nombre de compagnies, accusent une consommation de carburant sensiblement supérieure - jusqu'à 40 p. 100 - à celle des appareils les plus modernes. Cela rend encore plus nécessaire l'investissement dans des appareils modernes, notamment dans les Airbus.

Dans ce cadre, il est indispensable, à nos yeux, de mener à bien le programme de renouvellement de la flotte, dans lequel les compagnies se sont engagées et dont les deux rapporteurs, ainsi que plusieurs intervenants, ont souligné l'extraordinaire importance.

J'en viens aux problèmes liés au regroupement entre Air France, U.T.A. et Air Inter.

Vous avez bien voulu, monsieur Fortier, exprimer votre accord sur cette opération. Vous vous êtes fait l'écho, d'ailleurs, de plusieurs de vos collègues, de tous ceux qui connaissent le monde aéronautique français et qui, depuis des années, souhaitent voir émerger un groupe plus important.

Cette opération a été rendue possible parce que le groupe Chargeurs s'est déclaré vendeur de ses activités dans le transport aérien, vendeur d'U.T.A. et donc de la participation d'U.T.A. dans Air Inter.

Je rappellerai à M. Legrand que nous ignorions l'intention du groupe Chargeurs voilà un an, lorsque j'ai eu l'occasion d'évoquer la nécessaire coopération entre Air France et Air Inter, qui se mettait en place.

A cette tribune, je parlais alors de signes positifs qui pouvaient apparaître dans la coopération européenne, notamment entre Air France et Air Inter, mais je ne savais pas encore que le groupe Chargeurs voulait vendre U.T.A.

En vendant U.T.A., le groupe Chargeurs a permis une synergie favorisant le regroupement des activités aéronautiques françaises. Le Gouvernement a donné son accord à Air France pour qu'elle se lance dans cette opération.

Je souscris tout à fait aux observations de M. Fortier. J'imagine quel aurait été notre débat aujourd'hui si, voilà un an, U.T.A. étant à vendre, nous avions laissé une compagnie aérienne étrangère acquérir des participations dans U.T.A. et donc dans Air Inter. Je suppose que vous auriez été nombreux, sur l'ensemble de ces travées, à regretter que le Gouvernement et Air France n'aient pas été assez vigilants pour se porter acquéreurs.

Monsieur Legrand, ce rachat, qui a permis la constitution d'un grand groupe de transport aérien, permet une réorganisation qui dépasse largement le cadre de ce que deux entreprises indépendantes l'une de l'autre, même animées de l'esprit de coopération le plus poussé, pouvaient envisager.

Maintenant que les incertitudes que faisait peser l'envoi par la Commission des Communautés économiques européennes d'une lettre de griefs sont levées, les synergies permises par le regroupement vont pouvoir s'exprimer, dans le respect de l'identité et de la spécificité de chaque grande composante du groupe. Il y a un groupe, mais il est composé de trois entités qui ont leur histoire, leur personnalité, j'allais même dire leurs marchés.

Il est de l'intérêt du groupe de veiller à la fois à travailler dans le sens des synergies, mais aussi à respecter l'authenticité de chacune des composantes.

Grâce aux initiatives prises d'ores et déjà par le président Attali, cela a permis, dans un contexte économique difficile, d'éviter les doubles dessertes et, dans certains domaines spécifiques comme les assurances ou les achats de carburants, le regroupement Air France, Air Inter et U.T.A. a déjà entraîné des économies significatives. Je tiens à dire à M. Bécart que c'est là un résultat positif.

MM. Balarello, Fortier et Legrand ont noté les changements importants intervenus dans le transport aérien depuis deux ans, avec la décision du second train de mesures communautaires, d'une part, dont je vous rappelle qu'elles sont entrées en application en juin dernier et avec, d'autre part, les ouvertures à la concurrence que j'ai souhaité mettre en place, à l'échelon de la France, quelques trimestres avant la libéralisation pour large attendue pour 1993.

En effet, je crois qu'il est important que les compagnies françaises puissent se préparer à une concurrence élargie qui visera prioritairement, ne l'oublions pas, le marché intérieur français, lequel n'a d'équivalence dans aucun pays d'Europe.

Ce que l'on appelle la libéralisation du transport aérien, dans le contexte de l'Europe des Douze, va vraisemblablement se traduire par un certain appétit des compagnies aériennes européennes non françaises, désireuses d'assurer un certain nombre de trafics dans l'espace aérien français.

Si j'ai souhaité anticiper sur la libéralisation d'un certain nombre de lignes intérieures françaises au bénéfice de compagnies françaises, c'est pour que celles-ci, dans l'espace de temps qui nous sépare du 1<sup>er</sup> janvier 1993, puissent, dans le fond, se « doper » et se préparer suffisamment à une concurrence accrue. Outre le groupe Air France, nous devons avoir un certain nombre de compagnies susceptibles d'offrir aux usagers des prestations plus diversifiées. Ma seule préoccupation est d'améliorer, dans les prochaines années, la qualité du service aérien offert aux usagers.

A ce sujet, je voudrais évoquer les préoccupations exprimées par MM. Bécart, Fortier, Legrand et Guy Penne. Ils se sont inquiétés de la décision d'Air France de fermer un certain nombre de lignes internationales, notamment au départ de la province.

Je souhaiterais rappeler, très simplement, que, pour faire face à la dégradation de leur situation financière - vous avez été nombreux à exprimer des préoccupations nettes à ce sujet - la plupart des grandes compagnies aériennes en France, en Europe et dans le monde ont été amenées à adopter un certain nombre de plans de restrictions de lignes aériennes, des plans qui ont une connotation et un contenu assez proches de celui que vient de décider Air France.

On a trop souvent dénoncé, au sein même de cette assemblée, le manque d'autonomie des présidents d'entreprises publiques pour ne pas dire, aujourd'hui, alors qu'ils ont un certain nombre de mesures difficiles à prendre, qu'il est aussi de leur responsabilité de gérer leurs entreprises.

Cependant, comme j'ai déjà eu l'occasion de le rappeler à la représentation nationale, en particulier lorsque j'ai été entendu par la commission, qui a souhaité me recevoir dans le cadre de la préparation de ce débat, je regrette l'insuffisance de la concertation qui a eu lieu avant la prise de la décision de fermer des liaisons aériennes entre des métropoles de province et les Etats-Unis d'Amérique.

J'ai fait part de mon regret, très directement, au président Attali. Celui-ci a bien voulu m'entendre. Il m'a dit qu'il prendrait les dispositions nécessaires pour qu'un dialogue approfondi s'engage avec les responsables régionaux, les responsables des chambres de commerce, les opérateurs des différents aérodromes qui sont concernés par ces fermetures. Monsieur Legrand, je ne suis pas en mesure aujourd'hui de vous faire part des résultats de la démarche qu'a entreprise Air France, mais je sais que M. Attali a chargé un directeur de la compagnie de procéder aux contacts nécessaires.

J'ai aussi indiqué - cela constitue une avancée à laquelle, je pense, un grand nombre d'entre vous seront sensibles - que j'examinerai toutes les propositions qui me seront présentées, émanant de compagnies françaises ou étrangères qui souhaiteraient, pour une raison ou pour une autre, reprendre les dessertes qui auraient été abandonnées par Air France.

Je me dois d'être logique dans cette affaire. A partir du moment où, pour des raisons de gestion, le président d'Air France décide d'abandonner des dessertes, si telle ou telle autre compagnie française, européenne ou internationale se montre désireuse, pour le développement de sa stratégie économique, de se substituer au groupe Air France, pour des raisons de développement économique et d'aménagement du territoire, je me vois dans l'obligation d'examiner attentivement ces propositions.

Dès lors que celles-ci répondraient aux exigences de garantie technique et de fiabilité financière et commerciale, je ne vois pas pourquoi, après avoir pris l'avis du Conseil supérieur de l'aviation marchande, je refuserais d'examiner favorablement de telles demandes.

Toutefois, ce dossier a montré la nécessité d'envisager, pour les prochaines années, l'institution d'un mécanisme plus stable qui permettrait de mieux prendre en compte les intérêts des différents partenaires - intérêts de la compagnie et du groupe, intérêt national en termes d'aménagement du territoire et intérêt des régions concernées. Je souhaite que, dans l'élaboration du contrat de plan entre l'Etat et le groupe Air France, cette dimension relative à l'aménagement du territoire soit mieux prise en considération.

Je reconnais le droit au groupe Air France de dire à l'Etat, au Gouvernement ou aux régions : « A partir du moment où vous souhaitez que nous assurions telle ou telle desserte que nous jugeons commercialement déficitaire, il faut savoir qui a le devoir de compenser ce déficit de fonctionnement. »

Il n'est pas dit que ce déficit de fonctionnement doit être pris en compte dans la gestion d'Air France. Au demeurant, sur bon nombre de liaisons internationales et européennes, le groupe Air France assure, sur ses propres comptes, un déficit pendant certaines périodes de l'année, pour des raisons de rayonnement du groupe et de trafic.

S'agissant du cas de Nice, je souhaiterais dire à M. Balarcello qu'effectivement je considère comme tout à fait essentielle la place de cette ville comme plate-forme aéroportuaire internationale. J'ai constaté, comme vous, que sept lignes internationales ont été suspendues au départ de Nice : Berlin, Dublin, Manchester, Athènes, Istanbul, Hambourg et Tel Aviv.

Je voudrais simplement faire remarquer - ce qui n'est pas contradictoire avec vos déclarations - que ces lignes étaient peu fréquentées : les sept lignes que je viens d'évoquer représentaient à peine 1 p. 100 du trafic de l'aéroport de Nice. Un certain nombre de ces liaisons étaient donc assurées dans des conditions de rentabilité qui n'étaient peut-être pas exceptionnelles.

Parallèlement, la compagnie Air France a renforcé son programme sur d'autres destinations, pour lesquelles la demande des usagers au départ de Nice était plus importante : Francfort, Genève, Madrid, Lisbonne ou New York.

Une analyse globale des dessertes internationales et domestiques fait apparaître que le nombre de vols des compagnies du groupe Air France, au départ ou à destination de Nice, est en augmentation.

Nous attachons une importance réelle au développement de cette plate-forme internationale, mais j'appliquerai à Nice les mêmes règles que celles que je viens de définir pour les autres dessertes.

Messieurs les rapporteurs, messieurs les sénateurs, vous vous êtes penchés sur la question des investissements de la compagnie nationale Air France.

Il est vrai que, au-delà du coût d'acquisition d'U.T.A., la compagnie doit faire face à un très important programme d'investissement dans les années qui viennent, dont j'indiquais d'ailleurs, au début de mon propos, l'absolue nécessité.

Celui-ci concerne principalement les matériels, tant volants qu'au sol, pour des montants très importants - de l'ordre de 38 milliards de francs sur quatre ans - ce qui représente pour ce groupe une exigence considérable.

Air France a mis en œuvre différents moyens de financement, en recourant, en particulier, à l'emprunt et à l'émission de titres. Ces dispositions me paraissent relativement classiques.

Je voudrais préciser à MM. Fortier et Legrand que les problèmes financiers de la compagnie Air France seront au cœur des discussions que l'Etat et la compagnie auront à l'occasion de l'élaboration du prochain contrat de plan.

Comme cela a été le cas - je le rappelais lundi dernier - pour la S.N.C.F., par exemple, c'est dans le cadre de ce contrat de plan que nous sommes en train d'étudier de quelle manière nous allons régler les dispositions financières permettant au groupe Air France de faire face à l'avenir.

Il faudra également, monsieur Fortier, s'interroger sur le statut d'Air Inter, qui, dans le cadre de la redistribution des dessertes européennes à l'intérieur du groupe, devra avoir un rôle bien défini. Je rappelle que les produits présentés par Air Inter ont connu un succès réel sur les lignes intérieures françaises. Je suis convaincu que ces mêmes produits sont très bien adaptés pour toute une partie des dessertes intérieures européennes. La compagnie l'a déjà illustré et devrait pouvoir accroître ces dessertes dans les prochaines années.

Je veux maintenant évoquer quelques préoccupations que vous avez exprimées sur les efforts faits pour gérer la croissance du trafic aérien.

Vous le savez, nous connaissons une croissance à deux chiffres, qui a eu automatiquement des conséquences sur la fluidité du trafic, c'est-à-dire sur l'encombrement de l'espace aérien. La situation s'est révélée de plus en plus difficile, et j'ai eu l'occasion de dire combien il nous fallait rendre hommage à la qualité des personnels.

Je crois avoir détaillé, dans la présentation de ce budget, les principales actions menées en matière de développement des moyens du contrôle du trafic aérien. Laissez-moi revenir sur un seul exemple : j'annonçais tout à l'heure l'accélération de la coopération européenne ; effectivement, dès le 14 décembre prochain - nous travaillons donc en temps réel :

dès la semaine prochaine - mes services signeront avec leurs homologues suisses un accord de coopération qui devrait permettre une meilleure intégration des systèmes.

Dans quelques semaines, nous signerons un tel accord avec l'Espagne et le Portugal. Ainsi, ces pays seront parmi ceux qui amélioreront le mieux et le plus vite la perméabilité de leurs informations en matière de navigation aérienne. C'est là, monsieur Legrand, une réponse concrète, je crois, à votre préoccupation concernant l'accélération souhaitable de l'intégration européenne.

Bien sûr, il nous faudra poursuivre dans cette voie et les retards sont importants, mais je relève comme un premier signe positif le fait qu'en 1990 les compagnies aériennes ont constaté que la situation s'était légèrement améliorée.

Vous allez me dire que, dans une situation difficile, je fais de toute éclaircie une lueur d'espoir, mais, pendant des années, nous avons connu une dégradation en matière de navigation européenne ; aussi, voir les responsables des différentes compagnies européennes souscrire à l'idée qu'aujourd'hui les choses se sont améliorées sur l'espace aérien français, je l'enregistre comme un progrès, qui fait suite, je crois, à l'ensemble des dispositions que nous avons prises. Mais ce n'est, bien entendu, qu'un indicateur, qu'il nous faudra suivre sur une longue période, année après année.

Le choix d'une politique visant à accélérer l'effort de coopération européenne ne suffit pas, à mes yeux, à effacer les difficultés que provoque la croissance du trafic aérien. Il est indispensable, dans le même temps, d'intensifier nos efforts dans le développement et le perfectionnement des systèmes de contrôle de la navigation aérienne.

Il nous faut également poursuivre le renforcement de la qualification et de la formation des personnels, l'évolution des méthodes, l'évolution de l'organisation du travail et, bien sûr, l'intensification de la concertation et du dialogue social engagés par le protocole d'accord d'octobre 1988.

Ce sont des efforts dont les effets seront longs à se produire dans la réalité. C'est sans doute pourquoi des tensions peuvent apparaître dans un certain nombre de cas, à certaines périodes de fort trafic ou dans certains sites. C'est le cas, en particulier, d'Athis-Mons, dont on entend malheureusement reparler dans l'actualité. Je constate toutefois que, depuis le protocole d'accord d'octobre 1988, aucune grève nationale n'est venue perturber le trafic aérien, même si des mouvements survenus ponctuellement sont apparus au printemps dernier à Athis-Mons, qui ont eu des répercussions sur un nombre important de vols, compte tenu de l'effet stratégique, important et central de ce centre de contrôle. Je considère tout de même que, globalement, nous avons enregistré, grâce à l'effort de concertation, des résultats positifs.

J'ai demandé au directeur général de l'aviation civile d'ouvrir immédiatement les discussions pour préparer le nouveau protocole, qui devrait succéder à celui de 1988, et d'examiner, dans le cadre de ces concertations, les difficultés qui peuvent apparaître dans tel ou tel centre, afin d'y apporter des réponses.

Compte tenu de ces perspectives, je ne doute pas que les personnels concernés continueront à faire preuve d'un grand sens des responsabilités. Vous avez été nombreux à leur rendre hommage, et je me permets à nouveau d'y joindre la voix du Gouvernement.

Plusieurs d'entre vous se sont inquiétés au sujet de la formation des pilotes.

Monsieur Fortier, vous avez dit combien l'organisation actuelle du système de formation des pilotes en France recueillait votre approbation et vous avez bien voulu souligner, monsieur Penne, l'effort très important qui a été engagé par l'Etat, tant au niveau des effectifs formés que des crédits engagés.

Les centres de formation aéronautiques relèvent de l'autorité de l'Etat. Ils constituent la référence pour ce qui est du niveau des diverses catégories de pilotes formés. J'ai le sentiment que nous avons trouvé une sorte d'équilibre entre l'action de l'Etat et l'effort d'économie : depuis un an, nous assistons à un effort tout à fait exceptionnel et accru en matière de formation.

J'ai déjà souligné notre préoccupation constante d'une formation aéronautique de très haute qualité et je crois que nous pouvons être satisfaits d'enregistrer de nouveaux progrès.

Je suis ainsi en mesure d'informer la Haute Assemblée qu'avant-hier, jeudi 6 décembre, un accord de coordination a été signé entre les principales écoles françaises - le S.F.A.C.T. et l'institut Amaury-de-la-Grange - et les responsables de la formation du groupe Air France. Cet accord permettra de renforcer encore les moyens existants et de mettre à la disposition des futurs pilotes des structures de formation utilisant toutes les compétences disponibles.

Je tiens à rassurer M. Penne : l'Etat continuera à jouer un rôle central dans la formation des pilotes, mais il est vrai que celui-ci se combinera à un rôle de partenariat et de complémentarité avec d'autres actions. Je tiens simplement à indiquer que la formation d'un pilote revient à peu près à un million de francs. Cela explique que tous les moyens et tous les efforts soient mis en synergie pour pouvoir obtenir des résultats.

Seule cette stratégie peut permettre d'atténuer un phénomène que M. Cartigny connaît par cœur : le double débauchage que nous connaissons depuis quelques années. C'est ainsi que les compagnies les plus importantes débauchent les pilotes de compagnies moins importantes, voire les instructeurs d'aéroclub, et que l'on assiste aussi à un débauchage entre compagnies étrangères et françaises.

Ce n'est qu'en augmentant le nombre des pilotes formés que nous pourrions diminuer cette pression et ce débauchage. Je crois que le programme que nous avons mis en œuvre permettra, avec l'augmentation du nombre des pilotes, de voir se tasser en quelques années ces phénomènes, qui ont des effets pervers redoutables.

Je dirai maintenant quelques mots, en écho à vos préoccupations, sur la construction aéronautique civile.

Je pense que vous partagerez tous mon sentiment si je vous dis le plaisir que nous pouvons avoir, aujourd'hui, en regardant les pistes des aéroports français - mais aussi étrangers - et en constatant le nombre d'avions construits en France ou en coopération avec la France. Lorsque l'on circule un peu et que l'on voit des Airbus habillés aux couleurs des différentes compagnies présentes dans de nombreux pays, on peut se dire que la France a tout de même parcouru un sacré chemin en matière d'aviation civile depuis quelques années.

Cette situation a des retombées directes sur l'économie de la région toulousaine. Vous avez été plusieurs à l'évoquer, en particulier M. Legrand, rapporteur pour avis, et M. Penne.

Je vous disais l'année dernière que la chaîne de montage de l'A 320 resterait sans doute à Toulouse, et elle y est restée. Je ne parlais pas de l'A 321, mais bien de l'A 320, en vous disant que c'était un élément stratégique industriel indispensable pour l'agglomération toulousaine.

Par ailleurs, une nouvelle organisation de la production a permis de transférer à Toulouse l'aménagement commercial des A 330 et des A 340, en échange du montage des A 321 à Hambourg.

Le résultat, monsieur Legrand, est à nos yeux positif, puisque cela a conduit l'Aérospatiale à investir très rapidement 500 millions de francs dans le secteur toulousain et à provoquer l'embauche immédiate de nouveaux personnels. M. Guy Penne a lui-même décrit la situation qui avait résulté de cette décision.

J'ai eu l'honneur d'assister à l'inauguration, le 10 octobre dernier, par M. le Président de la République, de cette sorte de cathédrale moderne qu'est le nouveau hall de montage des A 330 et des A 340 à Toulouse.

C'est tout de même, je crois, le témoignage d'une extraordinaire réussite industrielle.

Je crois que, en matière de construction aéronautique, l'Europe a montré son savoir-faire. Nous devons cependant constater en la matière une démarche bien française. Il est difficile d'être européen et de vouloir tout garder en France en matière de construction industrielle ! Vouloir construire un avion européen uniquement sur le sol français me paraîtrait en contradiction avec l'idée européenne.

La forme d'équilibre qui est apparue avec la décision prise, sur proposition d'Airbus, voilà un an, me paraît aller dans le sens de la construction européenne, mais aussi dans le sens de la défense des intérêts français : depuis cette décision, Toulouse n'a fait que confirmer sa place de pôle central de l'industrie aéronautique européenne. Je crois que c'est une décision qui va tout à fait dans le bon sens.

On peut, certes, trouver d'autres exemples de réussite, et vous avez évoqué, monsieur Legrand, la réussite du G.I.E. A.T.R.

MM. Bécart et Fortier ont abordé la question du changement éventuel de statut du G.I.E. Airbus. Comme vous, j'ai eu la surprise - intéressée - de lire dans la presse un certain nombre de déclarations faites par deux industriels, l'un allemand et l'autre britannique, à propos de l'évolution de la structure économique du G.I.E. Airbus.

Je ne peux pas empêcher les partenaires industriels d'étudier cette suggestion ! Je m'en suis inquiété auprès de M. Martre, président de l'Aérospatiale, et il m'a répondu qu'il s'était contenté de faire la liste des problèmes que posait une éventuelle évolution du statut. Ces problèmes sont redoutables ! Sur ce point, soyez assurés que je serai très attentif à ce que rien ne bouleverse les avantages - vérifiés - de l'organisation actuelle qui, faut-il le rappeler, a tout de même permis l'extraordinaire développement d'Airbus.

Avant de songer à modifier la structure, garantissons donc le savoir-faire et la réussite industrielle que nous connaissons.

La construction aéronautique est, en outre, une source appréciable de devises, vous l'avez souligné, monsieur Fortier. En 1990, cet apport - qui, pour Airbus seul, peut être estimé à près de 8 milliards de francs - se situe à un niveau proche de celui de 1989, malgré la grève de British Aerospace, qui a décalé de quelques mois la livraison d'un certain nombre de fournitures. On me dit, toutefois, que les effets de la grève devraient pouvoir être rapidement résorbés et qu'il y aura une augmentation sensible des livraisons pendant l'année 1991.

Plusieurs d'entre vous ont évoqué le niveau particulièrement bas de la devise américaine, dans laquelle se traitent toutes les transactions portant sur ces avions. C'est, effectivement, un phénomène préoccupant.

L'idée de facturer les Airbus dans une autre monnaie a germé notamment outre-Rhin, où l'on a évidemment pensé au deutsche Mark, mais l'hypothèse d'une facturation en ECU a également été émise.

Je suis tout à fait prêt à réfléchir sur cette question, mais je crains que l'on ne puisse guère dépasser le stade de la réflexion. En effet, on est nécessairement contraint de facturer les produits de ce genre dans la monnaie de l'entreprise qui est leader dans la branche concernée.

Or, en l'occurrence, le leader s'appelle encore Boeing. Je forme, bien entendu, l'espoir que nous verrons un jour Airbus dépasser Boeing, mais il est clair que cela demandera quelques années. A ce moment-là, nous pourrions faire le choix du mode de facturation des Airbus et cela amènera éventuellement Boeing à changer le sien. Mais, croyez-moi, nous devons encore attendre quelque temps avant d'en arriver là.

Aujourd'hui, c'est Boeing qui est tout de même le plus présent sur le marché, et les transactions se font donc en dollars. Cela signifie que, si Airbus allait se présenter devant une compagnie du Sud-Est asiatique, par exemple, en disant : « Je vous vends des Airbus pour tant d'ECU », la première question que poserait l'interlocuteur serait : « Combien cela fait-il en dollars ? » Il voudrait évidemment pouvoir comparer le prix de l'Airbus à celui du Boeing !

Nous ne pouvons donc pas, de nous-mêmes, choisir une monnaie de référence autre que celle qui est utilisée sur le marché international de l'aviation civile.

Lors de notre dernière réunion à Londres, en septembre dernier, j'ai demandé, avec mes collègues européens responsables du dossier Airbus, que le G.I.E. Airbus étudie tous les moyens susceptibles d'atténuer cet effet dollar, qui est effectivement source de graves préoccupations, à l'heure actuelle.

Vous avez évoqué, monsieur Fortier, la garantie de change accordée par l'Etat allemand au groupe Daimler-Benz. Je rappelle le risque de voir posé le problème de la compatibilité d'une telle pratique avec les règles internationales ; les Etats-Unis ne manquent pas d'en faire un élément de contentieux avec la Communauté économique européenne.

Enfin, monsieur Fortier, vous avez fait mention d'un mode de financement utilisé aujourd'hui par les compagnies aériennes : le *leasing*.

S'il est vrai que sa généralisation risquerait de diminuer la visibilité du marché pour les constructeurs, ce risque est limité, aujourd'hui, les opérations de ce type ne représentant que moins d'un cinquième des achats d'avions gros porteurs.

Comme vous le relevez très justement, les compagnies de *leasing* ont un rôle très dynamisant pour la construction aéronautique, comme pour les compagnies aériennes, à qui elles offrent l'accès à des appareils modernes, plus économiques en carburant et en entretien.

Là aussi, soyons réalistes : sans l'intervention des compagnies de *leasing*, il n'y aurait pas, aujourd'hui, un tel niveau d'engagements d'achats - un millier - pour Airbus ! Une partie des appareils n'ont été vendus que grâce au *leasing* ; sinon les compagnies n'auraient pas pu s'engager ainsi.

Vous avez également été plusieurs à évoquer le problème des infrastructures aéroportuaires et celui de l'évolution de la taxe de sûreté, M. Legrand insistant plus particulièrement sur ces problèmes dans la région parisienne.

Aéroports de Paris déploie de réels efforts depuis plusieurs années pour mieux accueillir et informer les usagers.

Pour donner deux exemples récents, je rappellerai la mise en place du système télématique Horav, qui donne en temps réel les meilleures informations disponibles sur tous les vols en cours ou à venir. De même, l'opération « papa bravo » vise à éviter l'engorgement de l'aéroport les jours de pointe.

Certes, si l'expression « papa bravo » est courante pour tous ceux qui font de l'avion, je sais qu'elle n'est pas habituelle dans les débats de votre assemblée, mesdames, messieurs les sénateurs. (*Sourires.*) L'objectif est simple ; il s'agit d'améliorer l'accueil des usagers sur place.

Vous savez que j'ai chargé, voilà un an, M. le président Jean Deflassieux d'animer un groupe de travail sur les conditions d'accueil et d'accès des usagers aux aéroports de la capitale. Il me rendra ses conclusions dans quelques semaines. Je ne doute pas qu'elles permettront d'améliorer cet accueil. Je me ferai une joie de les transmettre à vos rapporteurs.

S'agissant des perspectives de construction de nouveaux aéroports autour de Paris, je dois dire que, sincèrement, les potentialités de développement encore très importantes que recèle Roissy ne rendent pas nécessaire la construction d'une nouvelle plate-forme.

Sur ce point, je veux être clair. Lors de mes déplacements dans les régions périphériques du bassin parisien, je vois poindre régulièrement l'idée de la réalisation d'une troisième plate-forme aéroportuaire internationale pour desservir la capitale.

Je redis ce que j'ai eu l'occasion de dire, l'année dernière, à cette tribune : je tiens à rendre hommage à ceux qui, ayant su anticiper en termes d'aménagement du territoire, ont lancé le programme de construction de Roissy.

Paris est dans cette situation extraordinaire, unique en Europe, d'être la seule capitale à avoir des possibilités de croissance sur une plate-forme aéroportuaire existante. Ni Londres, ni Francfort, ni Bruxelles n'ont les mêmes perspectives de croissance. Dès lors, aménagements progressivement Roissy. C'est ce qui est entrepris. La construction d'une troisième plate-forme aéroportuaire internationale n'est vraiment pas d'actualité.

D'ailleurs, les réflexions que j'ai prié à mon administration d'engager conduisent à se demander si, à l'horizon des dix, quinze ou vingt prochaines années, il ne conviendrait pas de conforter un certain nombre de plates-formes aéroportuaires situées à une ou deux heures de Paris par T.G.V. plutôt que de surcharger encore une grande plate-forme aéroportuaire internationale. Je ne porte pas de jugement définitif, à l'heure actuelle, mais cela me paraît aller dans le sens d'un bon aménagement du territoire.

Bien sûr, les suggestions peuvent continuer à fleurir. M. Gerbaud, à cette tribune, nous a présenté avec un brio tout à fait remarquable un plaidoyer en faveur de l'utilisation du terrain de Châteauroux-Déols.

Il souhaite que l'entraînement des appareils soit maintenu et que soit développée l'utilisation de cette plate-forme aéroportuaire de manière compatible avec l'environnement. La piste est longue, actuellement, de 2 250 mètres. C'est satisfaisant. Mais les investissements que nécessiterait son allongement à 3 200 mètres seraient considérables. Ils ne peuvent pas être envisagés aujourd'hui, à moins que l'on ait dans le secteur de Châteauroux des implantations d'entreprises de transports aériens ou directement utilisatrices de transports aériens qui nécessiteraient l'allongement de cette piste pour le développement de leurs activités.

Vous avez été terriblement multimodal, à cette tribune, monsieur Gerbaud. Vous nous avez parlé du domaine aérien ; vous avez fait référence au débat de lundi dernier, en intégrant la RN 20 dans vos préoccupations ; enfin, vous avez fait une incursion dans le T.G.V. Nous avons été préservés de l'évocation des voies navigables ! C'est le seul domaine que vous n'avez pas abordé très directement. (*Sourires.*)

Je vous confirme, monsieur le sénateur, que la mise à deux fois deux voies de la RN 20 sera réalisée et que cet aménagement autoroutier sera financé intégralement par l'Etat. Il s'agit d'un élément très significatif pour les régions traversées et pour les futurs utilisateurs.

S'agissant de la section Vierzon-Châteauroux-nord, le décret d'utilité publique est en cours de signature. Pour la section sud, le dossier de déclaration d'utilité publique sera transmis au Conseil d'Etat au début de 1991.

Quant au T.G.V., nous en reparlerons avec les régions, à la fin du mois de janvier 1991, puisque c'est à ce moment-là que le Gouvernement arrêtera le schéma national des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

**M. Guy Penne.** Très bien !

**M. Michel Delebarre,** ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Nous parlerons aussi du T.G.V. Sud-Est, monsieur Penne. (*Sourires.*)

Pour ce qui est de la taxe de sûreté, monsieur Fortier, sa perception, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1992, au profit du budget annexe de l'aviation civile, sera de nature à améliorer son recouvrement. D'ores et déjà, je puis vous indiquer que l'enquête menée par le ministère de l'économie et des finances a permis de vérifier que le recouvrement de cette taxe était correct, même si l'on peut toujours souhaiter qu'il soit total, ce qui, pour le ministère de l'économie et des finances, doit être supérieur à correct.

En ce qui concerne la création d'une taxe sur les nuisances phoniques, évoquée à cette tribune par deux orateurs, le projet de loi prévoyant sa création est actuellement en cours de concertation interministérielle. Il devrait être présenté au Parlement en 1991.

M. Cartigny m'a interrogé sur les conséquences de la révision du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France pour les aérodromes secondaires. Il n'est pas prévu, bien entendu, que cette révision entraîne une quelconque modification de la situation actuelle des plates-formes aéroportuaires existantes, mais j'y veillerai - j'allais dire, nous y veillerons.

Vous avez eu raison, monsieur Cartigny, d'indiquer que c'est à partir du débat que nous avons eu dans cette enceinte que nous avons pu préserver un certain nombre de sites aéroportuaires, comme vous avez eu raison de souligner qu'il faut toujours être vigilant. Comme nous serons deux pour l'être, je crois que nous parviendrons à nos fins en ce domaine.

Monsieur Cartigny, vous avez exprimé des interrogations au sujet de l'aviation générale, que vous pratiquez et dont vous êtes un défenseur éminent à cette tribune.

Vous souhaitez une simplification du code de l'aviation civile. Je dois dire que, chaque année, vous me rappelez à mes devoirs dans ce domaine. Je suis heureux de vous confirmer que, conformément à ce que j'ai décidé, une révision des textes concernant les conditions d'exploitation des avions d'aviation générale paraîtra dans les prochains jours. Par ailleurs, l'arrêté concernant les manifestations aériennes est en cours de signature.

Enfin, en ce qui concerne les créneaux horaires, les besoins de l'aviation générale nous paraissent satisfaits dans la mesure où ils n'entrent pas directement en conflit avec les transports publics réguliers aux heures de pointe, mais il est bien entendu que j'évoquerai cette question avec mes partenaires européens, si ceux-ci partagent cette préoccupation.

Telles sont, monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je souhaitais apporter à vos questions. Je n'ai peut-être pas répondu à toutes, mais j'espère avoir fait écho à vos principales préoccupations.

Monsieur Fortier, c'est avec satisfaction que je vous ai entendu dire que le Sénat aimait l'aviation civile. Je crois que les interventions de l'ensemble des orateurs confirment votre

appréciation. Effectivement, le Sénat et les sénateurs aiment l'aviation civile. Je suis certain que l'ensemble des personnels qui travaillent dans ce secteur et dans les entreprises d'aviation civile, ainsi que dans cette administration, seront très sensibles aux témoignages de confiance qui se sont succédé à cette tribune. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que les crédits concernant l'aviation civile et la météorologie, inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer », seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

#### EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET MER

##### ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III, 430 314 003 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre III est réservé.

« Titre IV, 4 289 490 368 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre IV est réservé.

##### ÉTAT C

**M. le président.** « Titre V. - Autorisations de programme, 11 526 509 000 francs.

« Crédits de paiement, 4 676 224 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme, 15 998 349 000 francs.

« Crédits de paiement, 5 959 012 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur le titre VI est réservé.

J'appelle en discussion l'article 90, rattaché aux crédits de l'aviation civile.

#### Equipement, logement, transports et mer

##### III. - AVIATION CIVILE

##### Article 90

**M. le président.** « Art. 90. - I. - A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1992, le champ d'application du budget annexe créé par l'article 57 de la loi de finances pour 1985 (n° 84-1208 du 29 décembre 1984) est étendu à l'ensemble des opérations financières des services de l'aviation civile relatives à l'organisation, au contrôle et à la mise en œuvre du transport aérien et aux équipements aéroportuaires.

« II. - Le budget annexe de l'aviation civile comprend en dépenses, les dépenses de fonctionnement et d'investissement, y compris les opérations en cours, et en recettes, les produits des redevances et prix rémunérant ces missions, de la taxe de sûreté et des emprunts. »

**M. Louis Virapoullé.** Je demande la parole.

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

**M. Louis Virapoullé.** Le débat qui vient de se dérouler sur la navigation civile a été particulièrement intéressant. M. Fortier, rapporteur spécial, avec sa hauteur de vue habituelle, nous a donné une idée exacte du problème. De même, M. Bernard Legrand a manifesté la compétence qui est la sienne dans ce domaine si important.

Permettez, monsieur le ministre, avant la clôture de ce débat, qu'un parlementaire d'outre-mer salue en vous l'homme qui prend conscience de ce que représente la navigation aérienne. En effet, vous le savez, nous sommes particulièrement éloignés de la métropole. Cela signifie que, plus

la force aérienne française sera grande, en dépit de la concurrence qui va peut-être s'installer, mieux nous serons servis.

Je tiens à soumettre à votre appréciation deux problèmes.

D'abord, il vous faut lutter pour que Boeing ne puisse pas concurrencer Airbus. J'entends par là que l'Airbus doit devenir, demain, un long-courrier et un gros porteur. Tel est l'effort qu'il faut réaliser.

Ensuite, en ce qui concerne les aéroports, vous devez, en collaboration avec M. Le Penec, qui se bat déjà avec suffisamment de courage, faire en sorte que les aéroports des départements d'outre-mer - celui de la Réunion a déjà fait un effort tout à fait particulier - aient véritablement un caractère international. En effet, nous sommes dans des zones de coopération.

Cela étant dit, je voterai, bien entendu, avec le groupe de l'union centriste, votre budget.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je demande la parole.

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur Virapoullé, je vous remercie de votre intervention qui me permet d'évoquer le problème des liaisons aériennes avec les départements d'outre-mer. Ce problème est tout à fait essentiel, vous l'avez dit vous-même, vous en portez témoignage : il n'y a ni vie économique ni relations possibles si les départements d'outre-mer ne sont pas reliés d'une manière satisfaisante non seulement avec la métropole, mais aussi avec l'environnement régional, au sens mondial, qui les concerne.

Je vous rassure sur la concurrence Boeing-Airbus. Les appareils Airbus de type A 330 et A 340 sont des long-courriers. Ces avions permettent de franchir des distances de l'ordre de 14 000 kilomètres et ils répondent donc très exactement à l'objectif que nous pouvons poursuivre conjointement. C'est une évolution extraordinaire ! Voilà quelques années, nous étions totalement dépendants de Boeing pour les long-courriers, les compagnies aériennes n'avaient pas d'alternative. Avec la sortie des Airbus A 330 et A 340, elles trouvent une alternative crédible.

Par ailleurs, vous avez raison de dire qu'il faut considérer les principales plates-formes aéroportuaires des départements d'outre-mer comme des plates-formes internationales. C'est ce que nous faisons.

Nous examinons toujours avec une volonté de faire avancer les choses un certain nombre de demandes de compagnies assurant des liaisons internationales - françaises ou étrangères - qui pourraient permettre d'aider au désenclavement et au développement économique des départements d'outre-mer que vous avez évoqués. *(Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur celles de l'union centriste.)*

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

Je mets aux voix l'article 90.

*(L'article 90 est adopté.)*

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant le budget annexe de la navigation aérienne et figurant aux articles 49 et 50.

#### NAVIGATION AÉRIENNE

##### Services votés

**M. le président.** « Crédits, 3 076 464 861 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant à l'article 49.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

##### Mesures nouvelles

**M. le président.** « I. - Autorisations de programme, 1 031 000 000 francs. »

« II. - Crédits, 1 050 183 306 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits figurant à l'article 50.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

Nous allons interrompre maintenant nos travaux pour quelques minutes.

La séance est suspendue.

**(La séance, suspendue à dix-sept heures trente, est reprise à dix-sept heures cinquante.)**

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

#### Equipement, logement, transports et mer

##### I. - URBANISME, LOGEMENT ET SERVICES COMMUNS

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer : I. - Urbanisme, logement et services communs.

La parole est à M. le ministre.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les sénateurs, nous abordons le budget relatif à l'urbanisme, au logement et aux services de l'équipement. Dans quelques instants, M. Louis Besson vous précisera les principaux éléments du projet de budget pour 1991 relatifs au logement social.

Nous aurons l'occasion de répondre aux questions des rapporteurs et des orateurs sur les problèmes de l'urbanisme, de l'architecture et des moyens des services, et de revenir sur les efforts conduits dans ces domaines.

Je souhaiterais consacrer cette intervention préliminaire à un aspect un peu plus global : celui de la politique des villes, qui, nous le savons, est l'un des enjeux essentiels de ces prochaines années.

La société française a connu, depuis un demi-siècle, une phase d'urbanisation accélérée : trois Français sur quatre vivent aujourd'hui dans une ville, contre un sur deux à la Libération.

Mais cette urbanisation a été plus subie que maîtrisée. D'abord, elle a eu lieu sous l'effet de contraintes, bien réelles, sans aucun doute : il a fallu, à la fois, après 1945, réparer les dégâts causés au cours de la Seconde Guerre mondiale et rattraper le retard accumulé pendant les deux décennies précédentes dans la construction de logements. Puis il a été nécessaire de faire face, d'une part, à la pression démographique et, d'autre part, aux conséquences de la politique de l'immigration, celle-ci répondant bien souvent aux besoins de main-d'œuvre de nos entreprises.

Par ailleurs, pris par le temps, talonné par l'urgence - les excuses ou les explications ne manquent pas - on a aussi, trop souvent, fabriqué des logements en quantité, sans réflexion qualitative ; on a urbanisé sans urbanisme ; on a bâti sans architecture ; on a construit des agglomérations sans pour autant faire des villes.

Face à cette situation, la prise de conscience de l'urgence des problèmes urbains et de la nécessité de leur traitement a, toutefois, eu lieu plus tôt en France que dans bien d'autres pays. Différents instruments ont été créés et mis en œuvre, avec, notamment, les procédures de développement social des quartiers à partir de 1981, mais d'autres encore touchant les domaines de la réhabilitation de l'habitat, de la prévention de la délinquance ou de l'insertion sociale des jeunes en difficulté.

L'Etat a consacré et consacre à cette politique des moyens financiers importants. Ainsi, pour ce qui est de l'effort budgétaire relevant de mon ministère - et pour ne prendre que les cinq dernières années - les crédits consacrés à l'aide personnalisée au logement ont augmenté de près de 4 milliards de francs, ceux qui sont affectés à la réhabilitation ont été multipliés par deux, tandis que ceux du fonds social urbain ont été multipliés par cinq, passant de 75 millions de francs à 400 millions de francs dans le présent projet de budget.

Ces efforts budgétaires se sont accompagnés d'avancées législatives, telles que la loi pour le logement des plus démunis que vous a présentée, voilà quelques mois à peine, M. Louis Besson.

Des progrès ont donc été réalisés ces dernières années, et pourtant chacun sait bien que la gravité de la situation nécessite d'aller plus loin.

C'est pourquoi, dans le prolongement des efforts menés depuis près de dix ans et conduits depuis 1988 par le conseil national des villes et la délégation interministérielle à la ville, que dirige M. Yves Dauge, la réflexion menée par le Gouvernement vise à relancer la politique de développement social urbain dans les quartiers qui connaissent les plus grandes difficultés.

Mais au-delà de cette action, il faut lutter contre les mécanismes de ségrégation sociale dans nos agglomérations.

En ce qui concerne l'action en matière de développement social urbain, comme je l'indiquais, les moyens nécessaires ont été mobilisés et les procédures définies. Ce qui manque le plus, c'est sans doute une véritable efficacité et une disponibilité accrue de l'Etat.

Il faut être clair. L'Etat, garant des solidarités nationales, doit animer vigoureusement cette politique. Mais ses initiatives ne trouveront leur pleine efficacité que si chacun, aux plans local, départemental et régional, assume ses responsabilités dans le cadre de ses compétences.

L'enjeu est si important pour notre pays que chacun doit prendre sa place dans la mise en œuvre d'une telle politique.

L'action de l'Etat, dans ce cadre, doit s'appuyer sur une très forte déconcentration.

C'est près du terrain, autour des préfets, que doivent se déterminer les choix et les décisions opérationnelles. Cela vise, en particulier, les crédits destinés au développement social des quartiers, qui seront, dès 1991, regroupés et intégralement déconcentrés, rompant ainsi avec une pratique complexe, souvent génératrice de lenteur dans l'exécution.

Il faut, en outre, que les agents de l'Etat qui sont en poste dans ces quartiers soient bien formés et que leur déroulement de carrière tienne compte des responsabilités qu'ils assument dans des situations parfois difficiles. Il est plus malaisé d'être fonctionnaire d'Etat dans des quartiers en difficulté que dans d'autres quartiers.

Pour notre part, nous allons faire procéder à un recrutement exceptionnel d'ingénieurs des travaux publics de l'Etat, qui seront, pour l'essentiel, affectés à l'action dans ces quartiers pour appuyer l'action des préfets.

Toutes ces orientations - vous en avez naturellement entendu parlé - ont été retenues hier, à l'occasion du séminaire gouvernemental pour la ville, dans le cadre des orientations définies par le Président de la République. Celui-ci a, en outre, demandé que soit conduite une action résolue contre les mécanismes qui sont à l'origine de ces processus d'exclusion.

Dans cette perspective, la réflexion du Gouvernement amène à faire plusieurs propositions.

La première est relative à l'élaboration immédiate de protocoles d'occupation du patrimoine social. M. Louis Besson vous en parlera mieux que moi puisqu'il s'agit de la mise en œuvre d'orientations qu'il a lui-même tracées, dont l'objet est de définir une nouvelle politique d'attribution des logements sociaux.

La seconde proposition concerne le dépôt, dès le début de la session de printemps 1991, d'un projet de loi visant à lutter contre la ségrégation sociale dans les villes.

Ce projet de loi, qui sera précédé d'une large concertation, car les acteurs en cause sont nombreux, visera notamment cinq objectifs.

Le premier objectif est de favoriser une répartition plus équilibrée de l'habitat social, à l'échelle des agglomérations et des quartiers.

Il est, en effet, aberrant que les documents d'urbanisme soient muets en ce qui concerne la politique de l'habitat.

Il est pourtant des questions essentielles qui doivent être posées lorsqu'on arrête un schéma directeur d'aménagement urbain ou un plan d'occupation des sols.

Il s'agit de questions simples : quels logements ? à quel endroit ? pour quelles populations ? Ces questions ne sont jamais posées. Nous allons veiller à faire en sorte que la politique de l'habitat intègre les documents d'urbanisme.

Dans le même esprit, seront fixés le champ et les modalités d'institution d'une participation contribuant, là où c'est nécessaire, à la réalisation d'une plus grande diversité de l'habitat.

Avec les modifications relatives à la dotation globale de fonctionnement, qui permettraient de mieux tenir compte des problèmes des communes accueillant de nombreux logements sociaux ou ayant des quartiers dégradés, ces dispositions tendant à une meilleure répartition du logement social feront l'objet de deux projets de loi qui seront présentés au Parlement d'ici au printemps prochain.

Le deuxième objectif consiste à préserver l'habitat, particulièrement l'habitat social, dans les centres et les quartiers anciens.

Notre action et les propositions que nous ferons en 1991 auront pour objet de lutter contre un phénomène actuel, apparu à l'occasion de réhabilitations : la disparition, de fait, du parc de logements sociaux.

En effet, nombre de réhabilitations en centre ville ont pour résultat d'exclure des habitants aux revenus parfois assez faibles. Au lendemain de la réhabilitation, ils se trouvent déportés en quelque sorte à la périphérie, dans les grands ensembles, car ils n'ont plus les moyens d'habiter dans les logements rénovés.

Nous avons la volonté de permettre aux maires d'intervenir plus activement en cas de réhabilitation de logements. Je vous rappelle qu'aux termes des dispositions actuelles, lorsqu'il n'y a pas modification de la façade ni du nombre de mètres carrés, le maire ne peut pas se prononcer sur la demande de réhabilitation, ce qui fait que, quelquefois, un habitat comportant trois logements occupés par des personnes modestes se trouve, du jour au lendemain, après réhabilitation, transformé en un ensemble de dix studios, et les anciens habitants aux revenus modestes sont alors rejetés à la périphérie.

Le troisième objectif tend à mieux protéger les occupants de logements.

Dans les derniers mois, en particulier à Paris, nous avons constaté que notre législation en la matière comportait de nombreuses lacunes. Il est nécessaire de mettre en œuvre un véritable droit au relogement définitif en faveur de tous les occupants réguliers qui pourraient être évincés de leur logement, que ce soit à la suite d'opérations d'aménagement, de travaux importants ou de procédures spécifiques comme les arrêtés de péril ou les permis de démolition. Il y a, là aussi, à l'heure actuelle, inégalité, voire injustice ; nous devons y mettre un terme au cours de l'année 1991.

Le quatrième objectif est de réinsérer les grands ensembles dans la ville et de renforcer la participation des habitants à la gestion de leur habitat.

Il n'est pas normal qu'un certain nombre de quartiers en difficulté soient exclus des transports collectifs. L'Etat doit mener une action cohérente dans ce domaine. C'est une simple illustration.

Enfin, le cinquième objectif vise à donner aux villes les moyens d'une politique foncière et à favoriser la « production » de terrains constructibles.

M. Louis Besson et moi-même, nous considérons qu'il est temps de relancer une politique foncière dans les agglomérations et de permettre aux collectivités locales d'être dotées d'outils nécessaires pour mener cette action en faveur d'une politique foncière.

C'est la raison pour laquelle, en 1991, nous proposerons la mise en place, à travers le pays, d'établissements publics fonciers permettant aux représentants, en particulier, de grandes agglomérations d'être les acteurs d'une véritable politique foncière.

C'est aussi la raison pour laquelle nous serons vigilants - nous l'avons dit, hier, à M. le Premier ministre - pour que soit relancée de la part de l'Etat une mise à la disposition du logement social d'un certain nombre de terrains publics appartenant aux administrations d'Etat, à des entreprises, ou à des grands services publics.

Voilà quelques orientations de ce que sera la politique de la ville, que nous allons renforcer et développer dans les prochains mois, fidèles aux orientations tracées par le chef de l'Etat.

C'est dans nos villes que se jouera, pour l'essentiel, l'avenir de notre jeunesse, et que s'esquissera le visage de la France de demain.

A travers la politique de la ville, ce qui est en jeu, c'est notre capacité collective à résorber les déséquilibres, les tensions et les inégalités qui se manifestent, aujourd'hui, dans la société française, en menaçant la cohésion et donc la réussite.

Ce sont les mêmes enjeux qui ont présidé à l'élaboration du projet de budget pour 1991 s'agissant du logement social.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, chacun d'entre vous a pu prendre connaissance des orientations tracées par M. le Président de la République et par M. le Premier ministre à l'occasion des assises de « Banlieues 1989 », à Bron, voilà quelques jours.

Chacun connaît maintenant les objectifs définis par M. le Président de la République et la détermination gouvernementale.

Comme le rappelait M. le Président de la République, l'enjeu de la politique de la ville est fondamental. Concluant son propos, le 4 décembre dernier, il déclarait : « Il y a des pays qui sont capables de prendre en main leur destin, de l'organiser, de dominer les inerties, causes de malheurs et de désespoir, de drames de la vie et de la mort, les confrontations, les inimitiés, les haines.

« Des sociétés sont capables de dépasser, de dominer, de recréer, de modeler l'héritage imparfait qui leur fut accordé.

« Le problème est de savoir si la France en sera elle-même capable. J'en ai la conviction. »

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, l'examen de ce projet de budget que nous avons l'honneur de vous présenter avec M. Louis Besson nous offre l'occasion de partager la conviction du chef de l'Etat. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Louis Besson, ministre délégué au logement.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, après l'intervention de M. Michel Delebarre, qui vient de fixer le cadre et les enjeux de ce débat budgétaire, je souhaite faire ressortir les principaux éléments de ce projet de budget pour le logement. Il conforte celui de 1990, que votre Assemblée avait adopté.

L'année 1990 a été marquée, il faut le rappeler, par un effort important en faveur du logement social, qui s'est traduit au plan budgétaire par une croissance de 20 p. 100 des moyens d'engagements inscrits au budget du logement. Les dotations avaient ainsi permis d'engager plusieurs actions.

La première concernait l'accélération du programme de réhabilitation des logements H.L.M., dont le rythme a été porté à 200 000 par an. Le rythme sera, bien sûr, maintenu en 1991, puisqu'il a fait l'objet d'un engagement à l'égard de l'union des fédérations d'organismes d'H.L.M., conformément à l'objectif fixé par M. le Président de la République.

La deuxième action concernait l'augmentation à 75 000 du nombre de prêts locatifs aidés : 65 000 P.L.A. traditionnels, en neuf, acquisition, amélioration et 10 000 P.L.A. d'insertion sans conditions de travaux. Ce chiffre élevé restera le même en 1991, cette fois, sans l'apport d'un fonds de concours, ce qui a nécessité une hausse de 14 p. 100 des autorisations de programme consacrées à la ligne fongible.

Je sais qu'il y a eu un certain retard avant que les crédits ne soient effectivement disponibles sur le terrain. Je reviendrai volontiers sur ce sujet pour répondre aux interrogations qui ne manqueront pas de s'exprimer dans la discussion générale.

Sachez seulement que le solde des crédits de la ligne fongible est parvenu dans tous les départements à la fin du mois d'octobre dernier et que des dispositions sont prises pour améliorer la situation en 1991.

La troisième action concernait l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat. Son budget progresse d'un peu plus de 3 p. 100 et devrait permettre une innovation importante. Le Gouvernement souhaite qu'il puisse y avoir une expérimentation, sur un certain nombre de sites, ouvrant les aides de l'A.N.A.H. au parc de logements locatifs privés construits entre 1948 et 1975. Cette expérimentation est nécessaire avant de décider, éventuellement, d'une mesure générale.

Dans le domaine des aides à la pierre, le projet de budget prévoit un effort important en faveur des aides au logement dans les départements d'outre-mer. La loi de programme de 1986 sera scrupuleusement respectée avec une hausse de 13 p. 100 de la dotation correspondante.

J'en viens maintenant aux aides personnelles, qui s'élèvent à 21,5 milliards de francs en 1991. Grâce à cette dotation, le pouvoir d'achat des aides personnelles, qui avait été maintenu, l'an dernier, après plusieurs années d'érosion, qui l'a été de nouveau en 1990, le sera encore en 1991.

**M. William Chervy.** Très bien !

**M. Louis Besson, ministre délégué.** C'est un élément essentiel du droit au logement pour tous.

Il faut garder à l'esprit le fait que les aides à la personne, qui ont bénéficié à 4 300 000 personnes en 1989, sont les plus redistributives des prestations familiales. Toutes les études le démontrent.

Le pouvoir d'achat des aides personnelles a même été amélioré dans certains cas. Ainsi, l'une des mesures importantes prises en 1990 - et qui a concerné 900 000 personnes - a été le relèvement très sensible des loyers plafonds du barème le plus faible, celui de l'allocation logement, dans l'ensemble de la zone 3, c'est-à-dire les communes rurales et les agglomérations de moins de 100 000 habitants, après que la même revalorisation fut intervenue, en 1989, dans les grandes villes et l'agglomération parisienne.

Le Gouvernement souhaite, en effet, traiter de la même façon l'ensemble du territoire, même si la contrainte budgétaire conduit à étaler, dans un délai d'ailleurs très court, ce type de dispositions.

C'est la même démarche que nous comptons appliquer sur l'un des volets essentiels de ce projet de loi de finances, le « bouclage » des aides personnelles.

Une étape décisive sera franchie, en 1991, dans la région parisienne et dans les départements d'outre-mer. Ces aides seront étendues, d'ici à 1993, à l'ensemble du territoire.

Ainsi, au terme de ce processus, toute personne aura droit à une allocation logement sous seule condition de ressources, quel que soit le type de logement qu'elle occupe.

Il n'était pas acceptable, par exemple, qu'un couple ayant élevé trois enfants devenus grands et ayant quitté le foyer ne bénéficie plus d'aucune aide avant l'âge de 65 ans, même avec le Smic pour tout revenu.

Si l'article 88 est adopté, cette même famille, en supposant qu'elle ait un loyer de 1 800 francs, ce qui est courant dans la région parisienne, bénéficiera d'une allocation de logement de 840 francs, ce qui lui permettra de rester dans son logement malgré le départ de son dernier enfant.

La mise en œuvre concrète du droit au logement passait par cette mesure élémentaire de justice sociale, dont le coût, au terme du processus de généralisation en 1993, peut être évalué à deux milliards de francs par an.

De même, l'Etat prévoit de porter à 150 millions de francs sa participation au titre des fonds de solidarité prévus par la loi du 31 mai 1990 sur le droit au logement. Ce chiffre est à comparer avec les 40 millions de francs inscrits en 1990.

Plus généralement, la mise en œuvre de la loi sur le droit au logement est bien engagée. Tous les décrets d'application de cette loi ont été publiés dans les trois mois ayant suivi sa promulgation.

J'ai constaté, dans la douzaine de régions où je suis déjà allé, une mobilisation forte des partenaires pour élaborer les plans départementaux d'action pour le logement des personnes défavorisées.

Je suis maintenant certain qu'un nombre important de ces plans seront signés bien avant le délai légal fixé au 1<sup>er</sup> juin 1991.

Parallèlement, la circulaire sur l'élaboration du protocole d'occupation du patrimoine social a été signée hier et sera publiée demain au *Journal officiel*. Cette circulaire demande aux préfets d'engager, avant le 31 décembre 1990, l'élaboration de cette procédure dans les grandes agglomérations et dans toutes les villes concernées par un projet de développement social des quartiers.

Le dernier point que j'évoquerai est celui de l'accession sociale à la propriété.

La possibilité d'accéder à la propriété constitue un élément essentiel de la liberté de choix que le Gouvernement entend offrir à nos concitoyens.

C'est également une condition nécessaire à la fluidité du parc locatif, toute difficulté en matière d'accession sociale risquant de se traduire par une pression accrue sur la demande en locatif social.

La volonté d'encourager l'accession à la propriété se heurte, cependant, à une limite qui tient à la volonté du Gouvernement d'assurer aux accédants une véritable sécurité.

Tel était l'objet de la réforme réalisée au début de cette année instaurant une obligation d'apport personnel de 10 p. 100, mais aussi un relèvement jusqu'à 90 p. 100 de la quotité du prêt P.A.P. L'ensemble permet d'éviter le recours à des prêts complémentaires à taux élevés qui ont été la cause bien souvent de drames.

Bien sûr, il a fallu un délai d'adaptation à ces mesures nouvelles, mais les difficultés se sont rapidement résorbées et la demande de P.A.P. pour 1990 est maintenant évaluée à 40 000, nombre qu'il est prévu de reconduire en 1991.

Le fait qu'il n'y ait que 40 000 P.A.P. en 1990, au lieu des 50 000 qui avaient été programmés, ne signifie pas que la dotation budgétaire prévue ne sera pas consommée.

En effet, la montée des taux d'intérêt a considérablement renchéri le coût unitaire des prêts P.A.P., et nous nous heurtons, en fait, non à un excédent, mais à une insuffisance d'autorisations de programme.

C'est pour pouvoir honorer la totalité de la demande de prêts P.A.P. enregistrée en 1990 que le Gouvernement a proposé l'inscription, dans la loi de finances rectificative de 1990, d'une dotation complémentaire de 200 millions de francs.

La dotation complémentaire de 200 millions de francs, mais aussi les mesures qui ont été décidées le mois dernier, en particulier le nouveau relèvement des plafonds de ressources, après celui de 6 p. 100 déjà intervenu au début de l'année, témoignent, dans un contexte budgétaire difficile, de la volonté du Gouvernement de préserver l'accession sociale à la propriété.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les grandes lignes du budget du logement pour 1991.

Ce budget, vous l'avez compris, a un objectif clair et prioritaire répondre le plus complètement possible à la demande sociale, en recentrant l'effort public, en recherchant un juste équilibre entre le secteur social et le secteur privé, lequel, faut-il le rappeler, est, lui aussi, soutenu par les aides de l'Etat.

Ce juste équilibre n'est pas dicté par les seules considérations budgétaires. Il traduit aussi une conception de la ville que M. Michel Delebarre vient de rappeler.

Certes, il reste encore beaucoup à faire, nous en sommes conscients, mais ce budget, permettez-moi de l'affirmer, va dans le bon sens. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le budget de la section « urbanisme, logement et services communs » s'élèvera, en moyens de paiement, à 60,2 milliards de francs, ce qui représente, par rapport aux crédits votés de 1990, une progression faible, de l'ordre de 1,6 p. 100.

Je remarque que ce taux est trois fois inférieur au taux retenu par le Gouvernement pour la croissance des dépenses publiques lors du prochain exercice. Il est donc pour le moins abusif de présenter ce budget comme un budget prioritaire. Mais j'aurai l'occasion de développer ce thème plus avant dans mon propos.

La part essentielle de ce budget, c'est-à-dire les deux tiers des moyens de paiement et les neuf dixièmes des autorisations de programme, est consacrée à l'action logement-construction. Mon intervention portera donc essentiellement sur ce domaine. Je vous renvoie à mon rapport écrit pour les autres actions.

Si l'on entre dans le détail des dépenses ordinaires et des crédits de paiement, il apparaît que les seconds régressent de 3,5 p. 100. Or, ils concentrent l'essentiel des aides à la pierre.

Cette contraction est simplement compensée et un peu au-delà, en francs courants, par la progression des dépenses ordinaires de 4,2 p. 100, dont la moitié est constituée par les aides à la personne.

Ce taux positif est largement dû à la mise en place du dispositif prévu à l'article 88, rattaché au budget de l'urbanisme et du logement, et qui vise à étendre le bénéfice de

l'allocation de logement à tous les habitants de la région parisienne et des départements d'outre-mer, sous seule condition de ressources.

En simplifiant quelque peu, je dirai que la légère progression en francs courants des moyens de paiement tient à cette extension de l'allocation de logement et à la hausse, qui n'est pas caractéristique de ce budget, des crédits dévolus au titre III, « moyens des services ».

Les autorisations de programme demandées atteignent 14,3 milliards de francs et augmentent de 9 p. 100 par rapport à 1990. Cette hausse considérable n'est toutefois qu'une apparence.

Lors du précédent débat budgétaire, en effet, les autorisations de programme et les crédits de paiement demandés pour le chapitre 65-48 « Construction et amélioration de l'habitat » avaient été calculés en tenant compte de l'abondement qui devait être opéré en cours d'exercice grâce au rattachement, par voie de fonds de concours sur ce chapitre, de 900 millions de francs en autorisations de programme et crédits de paiement.

Effectivement, 900 millions de francs seront portés en abondement au chapitre 65-48 mais selon des modalités révisées. Ainsi, 400 millions de francs sont d'ores et déjà inscrits sur la ligne fongible au titre du décret d'avance du mois de septembre, le reliquat devant provenir du fonds de concours créé par le décret du 20 septembre 1990 et alimenté par la rémunération des livrets A H.L.M. à concurrence de 300 millions de francs. De plus, 200 millions de francs sont prévus pour le collectif de fin d'année pour les P.A.P.

Au total, les deux tiers de l'abondement prévu de 900 millions ont donc été inscrits au budget.

Dans ces conditions, la progression réelle des autorisations de programme relatives au logement par rapport aux dotations qui seront effectivement ouvertes pour l'exercice 1990 s'établit à 1,6 p. 100, la dotation du chapitre « Construction et amélioration de l'habitat » subissant une contraction de 5,1 p. 100.

J'insiste sur ces chiffres, je vous prie de m'en excuser, car ils interdisent désormais au Gouvernement de présenter, comme il l'a fait, le logement social comme une de ses priorités.

J'en profite pour glisser un mot sur ces fameux livrets A H.L.M. Le Gouvernement n'avait pas su dire avec précision, voilà un an, par quels moyens le fonds de concours destiné au chapitre des aides à la pierre serait alimenté. Le décret du 10 mars 1990 a créé l'obligation du dépôt d'une partie de la trésorerie des H.L.M. sur des livrets A ayant des caractéristiques propres. Dans un second temps, le décret du 20 septembre dernier a décidé le rattachement par voie de fonds de concours du produit de la rémunération des fonds déposés à la Caisse des dépôts et consignations sur le livret A H.L.M. Las ! Ces dépôts rapporteront non pas les 900 millions de francs promis, mais 300 millions de francs seulement, ce qui justifie l'importance des sommes dégagées par le décret d'avance, dont je vous parlais à l'instant.

Cette affaire appelle deux remarques. Elle est, d'abord, révélatrice d'une mauvaise évaluation initiale du produit attendu d'une recette. Elle nuit à la bonne exécution du budget et vient s'ajouter à la longue liste des erreurs de gestion, commises d'ailleurs par les gouvernements successifs.

Le plus grave tient au fait que les H.L.M. se sont vu retirer la libre disponibilité de leurs biens. Certes, leur trésorerie est aujourd'hui florissante ; mais elle le sera moins dorénavant en raison de la différence entre les taux d'intérêt des marchés où elle était placée et celui des caisses d'épargne.

Le résultat à plus ou moins brève échéance ne peut qu'être une augmentation des loyers et une réduction de l'effort de rénovation. Est-ce bien là le but recherché ?

Pour le moment, le fonds de concours est maintenu en 1991, mais je remarque que le « bleu » ne le cite pas cette année, comme si le ministère du logement ne semblait pas trop compter sur lui à l'avenir.

Au-delà de l'anecdote, je soulignerai la philosophie occulte qui anime aujourd'hui l'action de l'Etat en matière de financement du logement. La mésaventure des H.L.M. en est une illustration frappante. Tout indique, en effet, que les pouvoirs publics cherchent à désengager le budget de l'Etat du secteur du logement, principalement du soutien à la construction. Mais ce choix ne cadre pas avec les objectifs sociaux du Gouvernement, il est donc difficilement avouable.

Dans le même temps, les circuits traditionnels de financement du logement sont maintenus. Mais ils relèvent une fragilité croissante. Le détournement des excédents de trésorerie des H.L.M. et leur dépôt sur livret A témoignent de l'impuissance des pouvoirs publics face à la dégradation du système hérité de la réforme de 1977.\*

Je ne porte aucun jugement sur les évolutions actuelles ; je regrette simplement que le Gouvernement ne sache pas les accompagner et se contente de « colmater les brèches » par des mesures telles que celles qui figurent dans le décret du 10 mars, lequel confisque une partie de la trésorerie H.L.M..

Cette évolution, quelle est-elle ? En résumé, la situation actuelle se caractérise par l'intervention toujours plus grande des mécanismes bancaires dans un contexte de banalisation du crédit au logement.

Le décloisonnement des circuits de financement entraîne des effets que nous avons déjà étudiés l'an dernier.

La décollecte sur livret A se poursuit. Grâce à l'augmentation du plafond et, peut-être aussi, grâce au mauvais climat boursier, la décollecte devrait être limitée à 50 milliards en 1990, après avoir été de 38 milliards en 1989. Ce produit est en péril et je constate, avec regret, que l'Etat a prélevé, en 1989, plus de 28 milliards de francs sur les sections d'épargne de la Caisse des dépôts et consignations. Ne faudrait-il pas revoir le principe même de ce prélèvement pour le rendre compatible avec les besoins du logement social ?

S'agissant de l'épargne-logement, la croissance des dépôts en 1989 a été presque deux fois moins rapide qu'en 1988. Elle a été de 8,5 p. 100 contre 15,6 p. 100.

Le mouvement de bancarisation entraîne, en outre, une plus grande sélectivité des risques. Cette évolution logique se traduit, par exemple, par une baisse drastique des prêts conventionnés avec aide personnalisée au logement.

Je vous renvoie à mon rapport pour les problèmes très graves du financement du logement. Je considère simplement que le Gouvernement ne peut plus continuer de tenir un discours et d'agir comme si les données du problème n'avaient pas changé.

Du financement, je passe maintenant aux aides à la pierre. Mais le problème, comme vous allez le voir, est le même.

Les instruments conçus par les pouvoirs publics voilà quinze ans pour mener une politique ambitieuse du logement social se révèlent aujourd'hui, semble-t-il, de plus en plus inadaptés, eu égard, notamment, au poids de la charge foncière dans les zones urbaines.

Le secteur de l'accession sociale à la priorité est, de ce point de vue, sans doute le plus touché. Je dirai même qu'au rythme actuel il est en voie d'extinction à l'horizon 1992 ou 1993.

Ainsi, 168 000 P.A.P., prêts aidés en accession à la propriété, ont été distribués en 1982 et il y en avait encore 100 000 en 1987. Pour l'année 1990, le chiffre de 50 000 avait été retenu par le ministère du logement. Or, à l'heure actuelle, 40 000, au grand maximum, devraient effectivement faire l'objet d'engagements budgétaires.

Le projet de budget pour 1991 prévoit, en autorisations de programme, 1 932 millions de francs destinés au financement de 40 000 P.A.P. D'ores et déjà, tous les acteurs concernés - entrepreneurs du bâtiment, promoteurs, organismes d'H.L.M. et, sans doute, vous-même, monsieur le ministre délégué - s'accordent à dire que, au mieux, un peu plus de la moitié du programme pourra être engagée, soit 26 000 prêts.

En effet, la décision prise au mois d'avril de ne plus financer les prêts-accession avec la ressource du livret A - le contingent Minjot contribuait pour plus d'un cinquième au financement de ces prêts - va avoir pour effet de renchérir le coût moyen de la ressource utilisée pour leur financement. Le maintien à niveau du programme physique de 1990 supposerait, en 1991, à taux actuariel inchangé, une majoration de 800 millions de francs des autorisations de programme.

Pour engager 40 000 P.A.P. en 1991, il faudrait donc au moins 600 millions de francs supplémentaires. Déjà 200 millions - somme considérable - ont été inscrits au collectif cette année. Le Gouvernement peut-il d'ores et déjà prendre l'engagement d'inscrire les 600 millions de francs qui seront à coup sûr nécessaires dans un collectif, à la fin du prochain exercice ? Pourquoi prévoir 40 000 P.A.P. si cet objectif est intenable ?

En fait, l'effondrement du secteur des P.A.P. me paraît résulter d'une volonté des pouvoirs publics de se désengager de ce secteur, au nom de la banalisation et des économies budgétaires. Ce faisant, ils ont été conduits à vider de son contenu le sens même de cette aide, qui est non seulement une aide sociale mais aussi une aide à la construction.

L'objectif d'aide à la construction neuve a été le premier touché par l'élimination progressive des accédants potentiels par le « haut ». En effet, les plafonds des ressources des ménages ayants droit ont en permanence été sous-évalués. De 1978 à 1986, les revenus des ménages ont augmenté de 90 p. 100 alors que les plafonds n'étaient réévalués que de 32 p. 100. En 1989, les plafonds de ressources, non revus depuis 1985, n'étaient réévalués que de 6 p. 100 alors que les prix avaient augmenté de 23 p. 100.

Le résultat est que, en 1978, 80 p. 100 des ménages avaient accès à un P.A.P. et que, en 1989, seuls 50 p. 100 pouvaient éventuellement y prétendre.

Les mesures annoncées par M. le ministre du logement au cours de l'examen en première lecture, à savoir un relèvement de 0,6 point du taux des P.A.P., un relèvement des plafonds de ressources et des prix témoins vont enfin dans le bon sens. On doit toutefois remarquer qu'elles apparaissent bien timides au regard des contraintes économiques actuelles.

Ensuite, est venu l'écrêtement par le bas, qui a permis de réduire quelque peu l'objectif social. Il a pu être réalisé grâce à l'instauration de taux d'effort minimum - 21 p. 100 en 1990 - ainsi que par l'obligation, instituée par le décret du 17 février 1990, d'un apport personnel de 10 p. 100. Cette dernière décision a été prise brutalement, sans concertation, et c'est elle qui explique en partie la décote de 20 p. 100 entre le nombre des P.A.P. qui seront effectivement engagés en 1990, soit environ 40 000, et le nombre initialement prévu, soit 50 000.

Dans le même temps, le sentiment prévaut que le ministère des finances tient coûte que coûte à démontrer implicitement que les P.A.P. sont chers et qu'il faudra, à terme, les supprimer. Je ne conteste pas l'analyse au fond, et je m'en expliquerai tout à l'heure. Mais le ministre fait preuve d'une maladresse qui mérite d'être relevée.

Son argument majeur, cette année, est que le réaménagement de la dette P.A.P. génère une brusque hausse de la dépense budgétaire. Les dotations inscrites en autorisations de programme et en crédits de paiement passent, en effet, pour cette ligne, de 800 millions de francs à 1 100 millions de francs.

Ce bond considérable est largement factice. Mon collègue de l'Assemblée nationale, M. Anciant, a déjà souligné l'invraisemblance d'un tel prélèvement budgétaire alors que les accords intervenus à l'été 1988 entre le Crédit foncier de France et les banques créancières, d'une part, la Caisse des dépôts et consignations, d'autre part, auraient dû assurer une faible participation de l'Etat. Qui veut-on tromper avec le réaménagement de la dette P.A.P. ?

Le plus étonnant est que le Gouvernement refuse d'assumer, en fait, la paternité de cette politique. Il affirme au contraire, haut et fort, ses préoccupations sociales. Nous voyons les effets de ces errements dans la présentation budgétaire et dans la gestion, en cours d'exercice, des autorisations de programme et des crédits de paiement.

L'inscription d'objectifs exagérément grossis en autorisations de programme traduit une volonté d'affichage ; le Gouvernement manifeste par là sa fibre sociale. Certes, le nombre des P.A.P. diminue, mais dans des proportions apparemment raisonnables et, surtout, on ne dit pas qu'ils sont condamnés à disparaître.

Par la suite, en cours d'exercice, deux éléments viennent vider le discours de son contenu. Il y a, tout d'abord, l'application stricte des règles d'octroi, qui rend impossible l'application d'une partie du programme. Il y a, surtout, la politique délibérée du ministère des finances, qui pratique ce qu'il appelle pudiquement des « exercices de régulation budgétaire ».

Concrètement, cela signifie que les crédits déconcentrés, comme le sont les aides à la pierre, arrivent sous forme de tiers d'avance en février dans les directions départementales de l'équipement et qu'il ne se passe plus rien ensuite pendant cinq mois, la régularisation, c'est-à-dire la délégation sur le terrain des trois quarts des crédits, n'intervenant qu'au mois de juillet. S'agissant des P.A.P., les dernières délégations ne sont parties qu'il y a deux semaines et demie.

La gestion des crédits de paiement révèle le même souci. Il faut d'abord noter une anomalie de taille : ces crédits sont inscrits en loi de finances initiale sur le budget du logement, mais ils sont transférés, en totalité, en fin d'exercice, sur le budget des charges communes. A cette occasion, ils changent de nature, passant du titre VI au titre IV.

Il revient donc au ministère de l'économie et des finances d'ordonner ces crédits. Or, en 1988 et 1989, on relève une décote d'environ 2,5 milliards de francs entre le montant du transfert - soit la quasi-totalité de la ligne P.A.P. - et le montant consommé. En 1988, la différence a été annulée mais, en 1989, les crédits inutilisés ont été répartis à l'intérieur du chapitre 44-91 du budget des charges communes et ont servi notamment au financement des primes d'épargne-logement, et ce, au mépris des règles relatives aux transferts, telles qu'elles figurent dans l'ordonnance organique de 1959.

Il est fort difficile d'évaluer à l'avance les crédits de paiement nécessaires pour l'exercice à venir, et ce, pour des raisons techniques qu'il serait trop long d'expliquer. Mais, depuis trois ans, l'exagération est telle qu'elle a valu au ministère de l'économie plusieurs observations de la Cour des comptes. Il semble que ces anomalies doivent se reproduire en 1990.

Je vous parle longuement des P.A.P., mes chers collègues, parce qu'il me semble que la démarche des pouvoirs publics n'est pas franche en ce domaine.

La politique du logement, notamment la question de l'accession sociale à la propriété, mérite un débat national. L'instrument P.A.P. est-il obsolète ou l'a-t-on rendu obsolète ? Faut-il le supprimer ? Mon opinion n'est pas encore arrêtée, mais je pense tout de même qu'une relance de la politique de soutien à la demande, telle qu'elle a été conçue voilà dix ans, coûte cher, en raison du prix du foncier notamment.

Je ne développerai pas ce dernier thème ; je suis sûr que mes excellents collègues le feront après moi. Mais la question reste de savoir si l'on a la volonté de mener cette politique, et à quelles conditions, ou si l'action publique en faveur du logement doit se limiter désormais au seul secteur locatif social et à l'aide aux plus démunis.

Encore faut-il le dire, en discuter, demander l'avis des partenaires intéressés - singulièrement les artisans du bâtiment, les H.L.M. et les collectivités locales qui sont de plus en plus sollicitées - organiser et encadrer l'évolution actuelle, si vraiment elle est inévitable.

Je me vois contraint, car le temps presse, de survoler très rapidement les autres lignes budgétaires relatives à l'aide à la pierre.

Compte tenu de l'abondement de 700 millions de francs en autorisations de programme, dont je parlais plus haut, la ligne fongible P.L.A.-P.A.L.U.L.O.S., prêts locatifs aidés, prime à l'amélioration des logements à usage locatif et à occupation sociale, reste à peu près stable. Le programme physique prévu en 1990 - et vraisemblablement réalisé - est reconduit en 1991 : 65 000 P.L.A., 10 000 P.L.A. « d'insertion » et la rénovation de 200 000 logements sociaux.

S'agissant des P.L.A. d'insertion, je dois signaler que l'expérience, après avoir connu des débuts difficiles, se révèle finalement concluante, puisque 7 800 prêts seront financés sur crédits engagés en 1990. Ce type de mesure est d'ailleurs étendu au secteur de l'accession sociale avec l'ouverture, prévue en 1991, de 20 000 prêts conventionnés avec aide personnalisée au logement pour l'accès dans l'ancien sans travaux.

Ces deux dispositions, pour intéressantes et bénéfiques qu'elles soient, ne peuvent, au mieux, représenter que des palliatifs. Elles ne sauraient faire oublier la nécessité de constructions neuves. Surtout, elles sont typiques de cette absence de réflexion d'ensemble sur les problèmes de la construction, dont j'ai déjà longuement parlé.

Enfin, les P.A.H., les primes à l'amélioration de l'habitat, qui sont des primes aux propriétaires occupants, et les subventions de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat, qui visent le secteur locatif privé, progressent dans des proportions très modestes, à un taux moyen comparable à celui qui a été retenu par le Gouvernement pour la hausse des prix.

Au moment de clore le chapitre relatif aux instruments de la politique publique du logement, je voudrais émettre une proposition sur les aides à la pierre. Le temps n'est-il pas venu de procéder à la fongibilité totale des lignes qui figu-

rent sous le chapitre « Construction et amélioration de l'habitat » et de déléguer les sommes ainsi dégagées, dès le mois de janvier, aux préfets dans les régions et les départements ? Le principe s'applique déjà pour la P.A.L.U.L.O.S. et pour certains P.L.A. ; mais son extension présenterait l'avantage d'introduire plus de souplesse dans la gestion, nécessité qui se fait particulièrement sentir dans les départements de province.

Je terminerai mon propos par une réflexion sur ce que pourrait être, à l'avenir, le rôle de l'Etat en matière de logement, compte tenu des évolutions que j'ai précédemment évoquées.

Le projet de budget porte déjà la marque des mutations en cours. En effet, l'action du Gouvernement en matière de logement devait permettre, jusqu'à une période récente, la poursuite d'un objectif de solvabilisation quasi générale de la demande, grâce aux aides à l'investissement et aux aides à la personne.

Nous assistons, en 1991, à un effort de recentrage des aides en faveur des seules interventions sociales. D'une politique du logement social, nous passons progressivement à une politique sociale du logement. En simplifiant un peu, il s'agit pour l'Etat non plus de favoriser la construction par des aides directes, mais de gérer la pénurie qui frappe, au premier chef, les classes sociales les plus défavorisées.

Les aides traditionnelles à la pierre et à la personne sont en effet appelées à stagner ou à régresser à l'horizon 1993. Je ne reviens pas sur les premières ; s'agissant des secondes, je rappelle que l'allocation de logement sera étendue, en trois ans, à tous les Français, sous seule condition de ressources.

Toutefois, malgré cette mesure, la stabilisation de la dépense publique en la matière semble d'ores et déjà acquise, puisque la contribution de l'Etat au financement des aides à la personne ne progresse plus que de 3,1 p. 100 contre 7,6 p. 100 en 1990. Cette évolution est du reste souhaitable et apparaît bien dans la logique des deux rapports que je vous citais tout à l'heure.

L'action sociale, qui est le corollaire de ce désengagement relatif, en termes financiers, de la puissance publique, se traduit notamment par un redéploiement des aides en matière d'amélioration et de rénovation vers le logement des plus démunis. Ainsi, par exemple, l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat a été invitée, au mois de décembre dernier, à mettre en place des P.S.T., des programmes sociaux thématiques, et à modifier ses barèmes afin de mieux cibler ses interventions sur le logement des plus démunis.

Je ferai, en conclusion, quelques propositions.

L'Etat peut et doit maintenir des instruments d'intervention dans le domaine du logement. Mais, à moyens inchangés, il serait judicieux d'opérer un redéploiement des financements vers le logement locatif social et vers le secteur de l'amélioration-rénovation.

Je pense, en effet, que le locatif social devrait continuer à recevoir une aide, alors surtout que les propriétaires-bailleurs se désengagent de plus en plus du marché.

S'agissant de l'amélioration-rénovation, il ne me semble pas souhaitable de cibler les aides sur le logement des plus démunis : je ne suis pas du tout convaincu de l'efficacité de la démarche, et ces aides doivent aussi profiter aux logements des personnes plus aisées.

La politique en direction des plus démunis peut être menée dans un autre cadre plus approprié : la concertation sur le terrain. Je crois beaucoup, en effet, aux vertus du dialogue décentralisé, dans la logique de la proposition que j'énonçais plus haut, touchant la fongibilité des aides à la pierre et leur délégalation aux préfets, sur le terrain, dès le début de l'année.

L'Etat doit cependant exclure la contrainte et donner l'exemple, en offrant à la construction des terrains publics.

Enfin, il est indispensable de donner aux investisseurs un cadre fiscal stable. De ce point de vue, le projet de budget est tout simplement catastrophique en ce qu'il prévoit la réduction de l'abattement forfaitaire sur les revenus fonciers et la prolongation de la période où les plus-values immobilières sont taxées.

J'ai cru toutefois comprendre que la première de ces mesures n'avait pas la totale approbation de M. le ministre délégué au logement et qu'après tout M. Charasse n'était pas si sûr que cela de son chiffre - 1,8 milliard de francs de recettes supplémentaires.

Je terminerai donc mon propos, mes chers collègues, en vous demandant, au nom de la commission des finances, de rejeter le projet de budget de l'urbanisme, du logement et des services communs. Je vous propose toutefois d'adopter sans modification l'article 88 rattaché. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

**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, messieurs les ministres, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a adopté une position tout à fait différente de celle de la commission des finances. Je ne sais si la personne du rapporteur en est la cause ou s'il régnait un climat moins tendu au sein de la commission des affaires économiques ; toujours est-il, messieurs les ministres, que je vous apporte l'accord de cette commission pour le vote de ces crédits.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Très bien !

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis.** Je ne répéterai pas ce qu'a dit fort bien M. le rapporteur spécial, bien que je ne rejoigne pas du tout ses conclusions. Je me placerai sur le plan strictement économique de l'évolution du logement.

Un projet de budget ne peut pas être étudié isolément. Il doit être considéré dans le temps : toutes les actions passées s'accumulent.

Je rapporte depuis longtemps, au sein de cette assemblée, ce projet de budget, et j'ai donc rencontré beaucoup de ministres du logement différents.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Ah oui !

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis.** Mais chacun a apporté sa pierre à cet édifice du logement que nous essayons tous ensemble de bâtir pour nos compatriotes.

Le budget de 1990 était exceptionnel, puisqu'il avait connu 28 p. 100 d'augmentation.

**M. Guy Penne, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social).** Très juste !

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis.** C'est donc sur une durée annuelle, pluri-annuelle, voire sur la durée d'exercice du Gouvernement que doit être examinée l'évolution de ce problème sur le territoire.

L'analyse que je fais du logement dans mon rapport écrit, en cette fin d'année 1990, porte sur trois points : les acquis de 1990, les perspectives pour 1991 et les problèmes en suspens.

Tout d'abord, on ne peut s'abstraire, à mon avis, de tout ce qui a été fait depuis quinze mois dans le domaine du logement.

Ainsi, la loi Neiertz du 31 décembre 1989 a réglé, dans le domaine du logement, le problème des imprudences ou des accidents de parcours de ceux qui s'étaient engagés dans la voie de l'accession individuelle et qui se retrouvaient donc dans l'impossibilité de faire face aux échéances qu'ils avaient quelque peu sous-estimées lors de la souscription du contrat.

Par ailleurs, l'institution du R.M.I. nous a permis de prendre conscience de l'impossibilité dans laquelle sont certaines personnes de payer des mensualités, des traites, un loyer.

Peut-on passer sous silence les actions menées depuis quinze mois : aides à nos compatriotes défavorisés, aux impayés de loyers, notamment les loyers lourds, aides en matière de garanties ou cautions aménagées par certains départements avant même l'adoption, au printemps dernier, de la loi visant à la mise en œuvre du droit au logement ? La loi du 31 mai 1990 a prévu des efforts importants de la part de l'Etat et des collectivités locales. En effet, nous avons établi une sorte de paritarisme de l'effort pour aider, nos compatriotes.

Il ne faut donc pas passer sous silence ces événements récents, qui s'intègrent dans le projet de budget que nous examinons ce soir.

Pour être complet, j'indiquerai que nous allons définitivement voter dans quelques jours la dernière pièce du dispositif que vous avez envisagé en 1990, à savoir le projet de loi relatif au contrat de construction d'une maison individuelle qui protège, en aval, le candidat accédant et, en amont, l'artisan et le constructeur grâce à des contrats écrits et à un système de caution.

Ainsi, nous aurons achevé cette année d'élaborer toute une politique ambitieuse dont le budget n'est finalement que la partie visible. Tel est le contexte dans lequel il faut placer les acquis.

Par ailleurs, le projet de budget pour 1991 réaffirme les priorités dans ce secteur.

Ce budget avait déjà connu une augmentation exceptionnellement forte en 1990. Des efforts importants sont consentis tant en faveur de l'extension des aides personnalisées au logement qu'en faveur de la réhabilitation ou de la construction de logements locatifs sociaux.

Le bouclage des aides me semble un aspect essentiel de ce projet de budget. Pendant des années, nous avons laissé « sur le bord de la route » des familles ou des individus qui, pour des raisons de limites d'âge ou de revenus, ne pouvaient bénéficier d'aucune aide. Le bouclage des aides constitue donc une avancée considérable.

Les crédits affectés à la réhabilitation des logements nous permettront, dans les années à venir, de remettre à niveau le parc ancien. Ainsi, année après année, grâce à des efforts volontaristes, nous pourrions offrir à certains de nos concitoyens des conditions de logement plus convenables que celles qu'ils ont connues jusqu'à présent.

La dernière partie de mon intervention a trait aux préoccupations qui subsistent.

Vous souhaitez, monsieur le ministre, connaître notre sentiment sur la situation dans nos provinces. Nous nous préoccupons, notamment, de nos organismes d'H.L.M.

M. le rapporteur spécial a évoqué le problème du placement de leur trésorerie. Je n'insisterai pas, car M. le ministre délégué au logement nous a répondu à ce sujet, ainsi que sur les accords conclus avec l'union des H.L.M. Il a indiqué que les offices diligents et actifs pouvaient utiliser leur trésorerie pour réaliser des travaux plutôt que des placements financiers. Les accords conclus avec l'union des H.L.M. permettront d'assurer une meilleure gestion des offices, notamment après l'avancée faite par le ministre sur les suggestions des dirigeants de l'union.

Mais je suis particulièrement inquiet de l'avenir du livret A. Dans cette vie moderne, entièrement tournée vers la finance et la Bourse, des fonds sont détournés des modes de placement que nous connaissions voilà un certain nombre d'années. Si la collecte du livret A se réduit, le logement social devra trouver de nouvelles sources d'alimentation.

Certains organismes institutionnels, telle la Caisse des dépôts et consignations, s'inquiètent des sommes considérables qui devront être trouvées dans les années à venir pour poursuivre nos efforts en matière de logement social.

Comme M. le rapporteur spécial, je suis préoccupé par la place de la maison individuelle et les prêts aidés en accession à la propriété.

Dans le tissu de l'habitat français, la maison individuelle a sa place à côté de l'immeuble collectif. De même, le secteur de la propriété a sa place à côté du secteur locatif.

J'ai participé aux travaux de la commission Bloch-Lainé, voilà quelques mois. Nous avions alors écrit qu'il fallait se préoccuper, d'une façon très pressante, des prêts personnels à l'accession. Le tissu de nos villes et de nos provinces a besoin de ce type d'habitat qui apporte un certain équilibre par rapport au logement collectif.

J'évoquerai, pour conclure, un autre souci relatif au problème du foncier et de la ville.

Une réunion s'est tenue à Matignon durant ces dernières heures. Ce problème a été porté devant les plus hautes autorités après les événements dramatiques qui se sont récemment produits. Je sais que le Gouvernement, à la suite de plusieurs propositions de loi, émanant de certains députés, a l'intention d'étudier les problèmes de l'occupation des sols du foncier et de la ville.

Messieurs les ministres, ces sujets essentiels nécessitent des actions rapides. Au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je vous demande, dans un premier

temps, de nous répondre et, dans un second temps, de nous donner, si possible, un calendrier afin que nous sachions dans quels délais nous pouvons envisager l'étude de ces textes qui nous paraissent essentiels pour le logement de nos compatriotes.

Telles sont, messieurs les ministres, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais brièvement présenter à la suite des travaux de notre commission. Je conçois que le ton n'est pas le même que celui de la commission des finances. Je pense avoir fidèlement rapporté les débats qui se sont tenus au sein de notre commission, après votre audition, messieurs les ministres. Par conséquent, dans sa majorité, la commission des affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable sur votre projet de budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. William Chervy.** Excellent !

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

**M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (urbanisme).** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur le rapport très complet ni sur l'analyse exhaustive des crédits du ministère faits par M. le rapporteur spécial.

Néanmoins, je tiens à signaler, comme M. Laucournet, que l'ambiance au sein de la commission des affaires économiques n'a pas été la même que celle qui a prévalu au sein de la commission des finances, puisqu'elle a approuvé à une large majorité l'ensemble du budget sur l'urbanisme.

Je limiterai donc mon propos, pour ne pas revenir sur les chiffres dont nous ne tirons pas les mêmes conclusions, aux orientations générales de ce projet de budget et à deux aspects de la politique de l'urbanisme qui méritent, me semble-t-il, de retenir plus particulièrement notre attention : il s'agit, d'une part, des moyens d'assistance technique et, d'autre part, du problème de l'offre foncière.

Les crédits destinés à l'architecture et à l'urbanisme ne représentent qu'une part relativement modeste au sein du budget de l'équipement et du logement.

Les crédits de paiement atteignent 779 millions de francs, soit une progression modérée de 1,9 p. 100 par rapport à 1990. Les autorisations de programme s'élèvent à 766 millions de francs, soit une hausse importante de 7,62 p. 100 par rapport à 1990.

Le budget de l'urbanisme distingue clairement trois priorités : l'enseignement de l'architecture, la protection des sites et la promotion des politiques d'agglomération.

L'enseignement de l'architecture bénéficie d'efforts considérables, en matière tant d'investissements que de fonctionnement. Il est vrai que cette attention particulière se justifiait par le mauvais état des écoles de la région parisienne et de province et l'augmentation des effectifs des étudiants.

J'ai noté avec beaucoup d'intérêt qu'était prévue la mise en place de nouvelles filières qui correspondent à des besoins actuels et aux évolutions culturelles et techniques, comme celle de l'enseignement des paysages ou de la prise en compte des situations de handicap.

En outre, je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous nous apportiez des précisions sur votre projet de création de filières doctorales en architecture, qui permettra de mettre la France au niveau des autres pays européens.

Enfin, il me semble que l'avenir des personnels enseignants des écoles d'architecture pose problème d'une manière générale. Il est d'ailleurs paradoxal, monsieur le ministre, que votre action en ce domaine soit, parfois, davantage mise en cause que celle de vos prédécesseurs, alors que vous avez entamé un processus de réforme dans le sens souhaité par le personnel.

Il n'en est pas moins vrai que plusieurs questions sont encore en suspens ! Je citerai, par exemple, le repyramidage des contrats qui ne prévoit, dans un premier temps, aucune promotion pour les professions de première catégorie. L'envisagez-vous pour l'avenir ?

Par ailleurs, le futur statut du titulaire constitue une avancée certaine. Il reste, cependant, à obtenir un consensus plus large sur le nombre des emplois de titulaires à créer et sur le temps de service des enseignants.

Enfin, monsieur le ministre, j'ai quelque peu hésité à vous interroger sur la profession d'ingénieur écologue qui me semblait devoir relever tout autant de votre collègue en charge de l'environnement.

Néanmoins, je constate que les études d'impact, par exemple, sont amenées à prendre de plus en plus d'importance, en particulier dans les plans d'occupation des sols qui relèvent de votre compétence.

Je note aussi que, sans vouloir limiter leur champ d'action à cette tâche, les ingénieurs écologues me semblent qualifiés pour y participer. Toutefois, cette profession ne fait l'objet que d'une définition de l'association française des ingénieurs écologues, définition qui me semble d'ailleurs assez bien conçue. Ne conviendrait-il donc pas de s'interroger sur un statut plus officiel et une rationalisation des formations en ce domaine ?

La deuxième priorité de votre projet de budget, monsieur le ministre, tient à la protection des sites, ce dont je me félicite, car la commission avait souhaité, l'année dernière, qu'une telle orientation soit prise.

Ainsi, les crédits d'études qui servent à l'élaboration des dossiers de protection progressent de 20 p. 100 ; une mesure nouvelle de quatre millions de francs permettra de financer le projet de reconstitution du caractère maritime du Mont-Saint-Michel ; trois millions de francs d'autorisations de programme supplémentaires sont attribués à la protection et à la mise en valeur du patrimoine naturel et urbain, notamment en ce qui concerne les grands sites nationaux, dont Gavarnie et Brouage.

Le renouveau de la politique de protection du patrimoine a aussi des effets sensibles désormais sur l'établissement des plans de sauvegarde et de mise en valeur, dont le nombre progresse constamment, et sur les zones de protection du patrimoine architectural et urbain, les Z.P.P.A.U., pour lesquelles 600 études ont été engagées en 1990 contre 528 en 1989, et qui connaissent un succès important dans les petites et moyennes communes.

La troisième priorité de ce budget est le renforcement des moyens permettant de maîtriser et d'améliorer le développement urbain, dont nous savons qu'il constitue un défi majeur des prochaines années.

Pour répondre à la demande croissante de planification urbanistique des collectivités territoriales, vous avez ainsi engagé, monsieur le ministre, une opération de modernisation et de renforcement des services extérieurs de l'Etat, dont le rôle de relais des politiques d'Etat doit être conforté.

Depuis 1990, vous avez aussi - grâce au soutien du Parlement, il faut le souligner - augmenté sensiblement les crédits destinés aux agences d'urbanisme. Dans le projet que vous nous présentez, leur montant s'élève à 59,6 millions de francs, ce qui représente une progression de 24 p. 100 par rapport au budget de 1989. Une dizaine d'agences nouvelles seront ainsi créées dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants qui ne disposent aujourd'hui d'aucune structure significative pour des études d'aménagement, comme Lille, Avignon, Mulhouse ou Caen.

La maîtrise du développement urbain, c'est aussi - l'actualité nous l'a démontré - l'amélioration des conditions de vie en ville, particulièrement dans les quartiers les plus dégradés.

J'ai donc observé avec satisfaction l'évolution des crédits du fonds social urbain, lesquels progressent de plus de 15 p. 100, ce qui représente 53 millions de francs supplémentaires en autorisations de programme.

Monsieur le ministre, je m'apprends à vous interroger sur ce sujet à la suite des déclarations récentes du Président de la République et du Premier ministre, mais vous avez déjà répondu à la plupart de ces questions au cours de votre intervention liminaire.

Après cette présentation très générale, je voudrais brièvement revenir sur les deux aspects de la politique de l'urbanisme, que j'ai évoquée en introduction.

En premier lieu, j'aborderai les moyens d'assistance technique. Sous ce vocable, j'entends évoquer les problèmes des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement.

Ces organismes, qui offrent gratuitement des conseils aux constructeurs et qui conduisent aussi des actions de sensibilisation et d'information du public, ont vu leur financement modifié du fait de la suppression, depuis 1988, des subventions de fonctionnement de l'Etat. Certes, celui-ci intervient

toujours en rémunérant des architectes consultants mis à la disposition des conseils, mais ces crédits de rémunération sont eux-mêmes en diminution depuis cette date.

Globalement, il est vrai que les ressources publiques affectées aux conseils n'ont pas diminué. Elles ont même progressé de près de 50 p. 100 depuis 1986, mais uniquement du fait de l'augmentation importante du produit de la taxe départementale qui leur est affecté et qui est passé, dans ce délai, de 76 à 140 millions de francs.

Il n'en reste pas moins que les situations de certains conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, les C.A.U.E., sont devenues difficiles, notamment dans les départements qui n'ont pas institué la taxe, ou lorsque celle-ci a un faible rendement.

Afin de calmer les craintes qui se sont exprimées, souvent à juste titre, je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous confirmiez l'engagement que vous avez pris d'accroître le recentrage de l'aide de l'État aux C.A.U.E. les plus défavorisés.

En second lieu - le sujet est si vaste, je le reconnais bien volontiers, qu'il déborde largement le cadre de l'examen budgétaire - j'évoquerai le problème essentiel de l'offre foncière.

S'il convient de souligner d'abord la grande diversité des situations locales en ce domaine - il est des zones où le marché foncier connaît des situations de stagnation des prix du fait des quantités offertes - l'insuffisance ou l'inadaptation de l'offre foncière est évidente dans quelques régions bien définies, dont l'Île-de-France.

Les instruments de politique foncière des collectivités locales, qui se sont renforcés ces dernières années, sont essentiellement le droit de préemption urbain et les zones d'aménagement différé.

Force est de constater cependant que la connaissance des marchés fonciers locaux indispensables à une politique efficace est encore trop parcellaire et que ces instruments ne sauraient constituer une réponse satisfaisante, à long terme, à une situation de forte pression foncière, en raison notamment du coût de leur utilisation par les communes.

Monsieur le ministre, j'aimerais donc savoir quelles sont vos intentions en ce domaine. Entendez-vous proposer au Parlement l'adoption de nouvelles dispositions ?

Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de l'urbanisme inscrits au projet de loi de finances pour 1991. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

**M. Guy Penne, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales (logement social).** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, avec quelque 38 milliards de francs de crédits de paiement affectés au logement social, le projet de loi de finances pour 1991 traduit l'ampleur de l'effort de l'État pour le secteur du logement, un effort qui est infiniment plus considérable que celui que réalisent nos voisins allemands ou britanniques.

Dans le cadre du présent avis, la commission des affaires sociales a analysé l'efficacité des aides de l'État au regard des objectifs sociaux.

Le projet de budget pour 1991 confirme les progrès déjà accomplis en 1990 dans le domaine des aides à la personne.

Le nombre des bénéficiaires de l'aide personnalisée au logement a encore augmenté : on dénombre actuellement plus de deux millions de ménages percevant cette aide. On ne peut pas dire que cela soit négligeable !

Simultanément, l'extension de l'allocation de logement a permis de poursuivre le bouclage des aides à la personne. Le droit à cette allocation est désormais ouvert aux bénéficiaires de l'allocation d'insertion. Le projet de loi de finances pour 1991 propose de généraliser l'allocation de logement social en Île-de-France et dans les départements d'outre-mer, ce que votre commission des affaires sociales approuve.

Elle a, par ailleurs, relevé l'augmentation de l'effort consenti par l'État pour le soutien des familles en difficulté, par l'intermédiaire des fonds départementaux de solidarité pour le logement prévus par la loi du 31 mai 1990 : 150 millions de francs sont inscrits dans le projet de budget. Il faut

souligner, sur ce point, la cohérence de la démarche gouvernementale ainsi que l'ampleur de l'effort consenti pour solvabiliser les ménages.

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

**M. Guy Penne, rapporteur pour avis.** La situation est moins satisfaisante pour ce qui concerne les prêts aidés pour l'accession à la propriété. Tous ceux qui m'ont précédé à cette tribune partagent, je crois, ce sentiment et c'est au moins un point sur lequel je suis d'accord avec M. Cartigny.

Le projet de budget prévoit 40 000 prêts aidés pour l'accession à la propriété pour 1991, alors que la loi de finances pour 1990 en proposait 50 000. En outre, 1,9 milliard d'autorisations de programme et 6,5 milliards de francs de crédits de paiement sont proposés.

Compte tenu des retards enregistrés dans la programmation au cours du présent exercice, je m'interroge, monsieur le ministre, sur la faisabilité de ces 40 000 prêts aidés qui sont annoncés, en raison notamment du renchérissement des coûts financiers, les ressources du livret A, déjà signalés, étant désormais inaccessibles. Cette observation, cependant, doit être tempérée par le rappel du coût du réaménagement de ces prêts aidés qui ont été attribués de 1981 à 1985 - 1,4 milliard de francs - lequel ne saurait toutefois justifier une telle évolution.

Nous constatons que l'utilisation effective des crédits pour ces prêts aidés se heurte à des obstacles. Diverses mesures réglementaires constituent un frein à la consommation des dotations, notamment le versement de la bonification sur quatre ans au lieu de huit ans dans le passé et l'obligation d'un apport personnel effectif de 10 p. 100, alors que, précédemment, des fonds issus du 1 p. 100 patronal pouvaient être comptabilisés comme apport personnel.

Votre commission des affaires sociales demande au Gouvernement de prendre une position claire sur l'avenir de ces prêts aidés. Ni votre personnalité, ni votre volonté ne sont en cause, monsieur le ministre, mais il faut que vous luttiez, et nous sommes prêts à vous aider, surtout vis-à-vis de certaines réactions venant des finances !

En ce qui concerne le secteur locatif, le projet de loi de finances pour 1991 devrait permettre de maintenir le rythme de construction de logements locatifs aidés avec 65 000 prêts locatifs aidés, y compris les crédits affectés aux opérations de réhabilitation. Cela permettra de poursuivre l'exécution du programme quinquennal de remise à niveau du parc locatif social.

En ce qui concerne les prêts locatifs aidés d'insertion, dont un nouveau contingent de 10 000 est prévu pour 1991, votre commission tient à mettre l'accent sur les problèmes posés par la complexité des procédures qui impliquent le recours à plusieurs types de financement. Ce problème n'est d'ailleurs pas propre aux P.L.A. d'insertion. On rencontre les mêmes difficultés dans la mise en œuvre des politiques de développement social des quartiers, qui doivent à l'avenir faire l'objet d'une plus grande attention afin de valoriser, en termes sociaux, l'effort consenti pour le logement *stricto sensu*.

Je conclurai mon propos en insistant sur la nécessité de définir un statut du logement locatif privé, afin d'éviter certains blocages actuels. En effet, il faut souligner l'unicité du marché du logement.

Depuis dix ans, le parc locatif privé, surtout le parc ancien, s'est amenuisé. Cette évolution est préjudiciable à l'ensemble du marché du logement et à l'efficacité des aides spécifiques au logement social.

Le patrimoine social doit satisfaire la demande des ménages les plus modestes. Le développement de l'offre de logement locatif privé est nécessaire pour que certaines familles sortent du circuit du logement social, contrairement à ce qui se passe présentement. En effet, on assiste actuellement, malheureusement, à une diminution de la mobilité des locataires.

En résumé, on peut relever, dans ce projet de budget, beaucoup de points positifs, mais aussi quelques insuffisances.

Après un large débat, la commission des affaires sociales, compte tenu de l'adoption par le Sénat d'un amendement de suppression de l'article 16 de la première partie de ce projet de loi de finances, a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour le vote des crédits du logement social pour 1991. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

Groupe du rassemblement pour la République, 28 minutes ;

Groupe de l'union centriste, 21 minutes ;

Groupe socialiste, 29 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 16 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Husson.

**M. Roger Husson.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, mon intervention portera sur la politique du logement et en particulier sur la politique en faveur du logement social.

En effet, j'ai cru comprendre que ce secteur, comme d'autres, faisait partie des priorités du Gouvernement. J'ai cru en trouver une traduction dans le budget que vous nous présentez aujourd'hui.

Examinons rapidement les quatre orientations que j'ai cru pouvoir dégager du budget du logement pour 1991.

Premièrement, les subventions accordées au secteur locatif social se maintiennent à 6 100 millions de francs. Il s'agit des P.L.A., et des P.A.L.U.L.O.S.

Deuxièmement, je note le programme de 40 000 P.A.P., qui est doté de 1 900 millions de francs.

Troisièmement, les subventions destinées à l'amélioration du parc privé, ainsi qu'à la politique de la ville, financée par le fonds social urbain, restent constantes.

Enfin, quatrièmement, il faut relever la stabilisation de la contribution budgétaire du financement des aides à la personne, dans la cadre de la stabilisation globale des dépenses d'A.P.L. et d'allocations de logement.

Monsieur le ministre, en fait, l'ensemble de votre budget mérite d'être regardé de plus près. On constate ainsi qu'une série de mauvais coups est portée au logement social et je vais le démontrer, ainsi que l'a fait le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Cartigny.

J'évoquerai ultérieurement la question des P.L.A., car ce sujet me tient à cœur, et j'ai beaucoup de choses à dénoncer dans le budget qui nous est soumis par le Gouvernement.

Ce budget, à n'en pas douter, se révèle être un mauvais budget pour le logement social. Il est en contradiction flagrante avec les louables intentions annoncées à grand renfort de publicité par le Premier ministre. Une fois de plus, nous avons sous les yeux l'exemple type d'une politique qui en reste à l'énoncé de grands principes sans esquisser l'ébauche d'une mise en application.

Je redoute que le logement social n'ait été, pour le Premier ministre qu'un argument électoral destiné aux dernières élections municipales parisiennes, car, depuis, rien n'est vraiment venu étayer sa volonté de développer ce type d'habitat. Par ailleurs, dans nos provinces, nous avons réellement le sentiment de ne pas participer au débat, et je considère cela comme fâcheux !

Certes, la question du logement est cruciale en Ile-de-France mais les grandes villes de province et les zones rurales connaissent aussi des difficultés qui, trop souvent, sont occultées par les pouvoirs publics.

Votre politique du logement social est mauvaise, monsieur le ministre, et en voici une illustration.

Je suis personnellement attaché à la propriété individuelle et je crois en cela être en accord avec l'ensemble de mes concitoyens. Or, avait été mis en place un dispositif destiné à répondre à l'aspiration des Français à devenir propriétaires de leur logement : l'accession sociale à la propriété.

Malheureusement, votre budget pour 1991 est la suite logique d'une politique de désengagement que nous ne pouvons que condamner.

En effet, pour l'année 1991, 1,9 milliard de francs sont prévus en autorisations de programme pour bonifier les prêts aidés à l'accession à la propriété destinés aux familles à faible revenu.

Au coût actuel des ressources destinées au financement des P.A.P., 18 000 P.A.P. pourraient être financés en 1991, alors qu'en 1982 168 000 pouvaient l'être.

Ces chiffres se passent de commentaires, l'accession à la propriété est en voie de disparition !

Ce qui est grave, monsieur le ministre, c'est que cette situation navrante résulte de la volonté délibérée du Gouvernement, qui cautionne l'effondrement du secteur des P.A.P. au nom des économies budgétaires et de la banalisation.

Cette politique de régression permanente est menée par voie réglementaire et consiste à modifier les conditions d'accès aux P.A.P., ainsi que les modalités de leur financement. Ces dernières ont ainsi évoluées de manière à freiner l'utilisation des crédits que nous votons.

Permettez-moi de dire que cette politique de faux-semblant, de miroir aux alouettes, n'est pas digne dans un secteur qui touche le logement des plus démunis. Peut-être, monsieur le ministre, le dispositif des P.A.P. ne vous satisfait-il pas ? Ce serait votre droit, mais alors, dites le clairement et proposez-nous une meilleure solution. De grâce, ne vouez pas à une disparition certaine le principal outil de l'accession à la propriété !

En 1978, 80 p. 100 des ménages avaient accès à un P.A.P. ; il n'en restait que 50 p. 100 en 1989. Il y a donc bien une démarche cohérente qui vise à limiter les populations ayant droit à un prêt aidé.

Ces limitations se font par le haut, grâce à une sous-évaluation permanente des ressources des ménages, par le bas, par la fixation d'un taux d'effort minimum de 21 p. 100 en 1990 et, enfin, par l'obligation d'un apport personnel et réel de 10 p. 100.

Tout cela, monsieur le ministre, ne permet pas de répondre aux aspirations des Français, d'autant plus que les autres solutions, les voies de substitution aux P.A.P. sont parfaitement illusoire.

Tel est bien le cas des prêts conventionnés avec A.P.L., pour lesquels on constate une sélection de la part des banques, dont la solidarité n'est pas, loin s'en faut, la vocation première.

Reste la possibilité de se rabattre sur l'ancien, mais les prix, surtout dans les zones à forte demande, laissent sur le pavé les ménages aux revenus les plus modestes.

Dans ce contexte, il n'est pas difficile de comprendre pourquoi, en 1990, 29 p. 100 des constructions neuves étaient destinées aux revenus les moins élevés.

Une fois de plus, je conteste la politique que vous menez et surtout son bien-fondé ; puisque vous en arrivez à pénaliser durement les familles défavorisées en ne leur permettant plus de devenir propriétaire.

Cela va à l'encontre de ce que je crois bon et de ce que souhaitent les Français. Comme nous venons de le constater, votre politique du logement social est inacceptable parce qu'elle n'a rien de social et qu'elle ne permet pas de faire accéder à la propriété tous ceux qui le souhaitent.

Je vais aborder maintenant le second volet de mon intervention, que je souhaite consacrer aux P.L.A.

Ces prêts locatifs aidés représentent des aides à la construction neuve dans le secteur locatif social. Ils permettent de couvrir deux types de besoins : tout d'abord, l'augmentation du nombre de personnes à loger et, ensuite, le renouvellement du parc.

Je n'insisterai donc pas sur l'importance que revêtent les P.L.A. dans l'ensemble du dispositif du logement social.

En tout cas, nous avons pu constater, partout en France, une diminution des P.L.A., tant en nombre de logements financés qu'en terme de volume financier.

C'est l'Etat qui, en gérant la pénurie des prêts locatifs, détermine les politiques patrimoniales des organismes d'H.L.M., alors que l'observation des marchés locaux suffirait à permettre une autorégulation dans le secteur locatif social.

Pour illustrer mon propos, je prendrai l'exemple de la région Lorraine et du département de la Moselle. Je citerai deux chiffres : la baisse des P.L.A. en Lorraine représente, entre 1986 et 1989, une diminution de 36 p. 100 du nombre de logements financés et une diminution de 35 p. 100 du volume des financements accordés. Heureusement, la situation est moins catastrophique dans les autres régions. Les chiffres moyens sur le plan national s'établissent respectivement à moins 25,5 p. 100 et moins 29 p. 100.

Peut-on encore parler d'une véritable politique en matière de logement locatif social ?

Pratiquement, pour le département de la Moselle, le montant des P.L.A.-C.F.F. est passé de 65 millions de francs en 1988 à 47,8 millions de francs en 1990.

Le niveau de l'aide au logement est pourtant une donnée importante. Selon ce niveau, un programme locatif est équilibré, donc réalisable. Il est en conséquence indispensable que le bon niveau atteinte pour les P.L.A. de la Caisse des dépôts se maintienne à l'avenir, et que, par ailleurs, le ratio des P.L.A.-C.F.F. s'améliore.

S'il devait y avoir défaillance sur ce point, les organismes d'H.L.M. seraient placés devant l'alternative suivante : soit, faute de moyens, ne plus construire, notamment ne plus construire là où les risques locatifs sont les plus importants - on retrouve ici l'observation formulée à propos de la baisse du nombre des logements financés - soit continuer à construire en dépit de moyens insuffisants, en puisant dans leurs fonds propres, ou encore en sollicitant des prêts complémentaires.

Dans ce cas, ils ne pourront, à court, moyen ou long terme, faire simultanément face à un endettement supplémentaire, à la montée en charge de la taxe sur le foncier bâti, à la poursuite de programmes sérieux d'entretien de leur parc, ainsi qu'à la diminution de leurs ressources du fait d'un blocage officieux mais réel des loyers, et de la privation d'une partie des produits financiers ponctionnés par une captation de leur trésorerie.

Voilà donc ce que je souhaitais vous dire aujourd'hui, monsieur le ministre, tout en vous assurant que j'ai pris note de l'effort envisagé consenti en faveur du logement dans le collectif budgétaire ; il ne sera pas de trop !

Néanmoins, votre budget ne correspond pas à la conception que je me fais de la promotion du logement social et de l'effort que l'Etat doit engager afin d'aider les collectivités locales, surtout en zone rurale.

Le groupe du R.P.R. suivra donc l'avis de la commission des finances et votera contre le budget du logement ; en revanche, il se prononcera favorablement sur l'article 88. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

**M. Robert Laucournet, rapporteur pour avis.** Vous avez tort !

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

**M. Louis de Catuelan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vais m'exprimer au nom de notre collègue M. Caron, qui est retenu dans son département, ce qui est dommage, car il est beaucoup plus informé que moi des problèmes relatifs au logement. Pour ma part, je me limiterai au type de logement que je connais très bien, je dirais même « trop bien », si j'étais sûr que ce propos ne soit fallacieusement interprété. (*Sourires.*)

De la lecture des dispositions du projet de budget relatives aux P.A.P., il ressort que le logement social ne semble pas être une priorité nationale absolue.

Il existe un réel décalage entre les besoins et les moyens.

Quand on connaît les problèmes qui se sont posés en 1990, on se demande comment on pourra faire face, en 1991, aux demandes de crédits d'accompagnement social.

S'agissant de la construction, le nombre de P.L.A. retenu dans le budget pour 1991 est nettement insuffisant. J'ai relevé quelques chiffres et peut-être pourrions-nous avoir quelques explications supplémentaires.

Il faut absolument revoir le nombre de P.L.A. pour pouvoir répondre à la demande.

S'agissant de l'accession sociale, le projet de budget pour 1991 prévoit un engagement de 40 000 P.A.P. au lieu des 50 000 prévus initialement. En fait, seulement 18 000 d'entre eux pourraient être réalisés en 1991.

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il faille changer les conditions de financement des P.A.P. et reconsidérer le système pour permettre à toutes les familles d'accéder à la propriété ?

S'agissant du financement, ne pensez-vous pas que l'on puisse aller vers des taux fixes à mensualités constantes, quelles que soient les conditions d'inflation ?

En ce qui concerne les taxes sur l'énergie de chauffage, comptez-vous, monsieur le ministre, réduire leur taux à 5,5 p.100 comme c'est le cas pour les produits de grande consommation ? En effet, le chauffage est taxé comme un

produit de luxe à 18,6 p.100. Baisser les taxes sur l'énergie de chauffage est tout à fait possible puisque c'est déjà fait en faveur des industriels. Par ailleurs, cette mesure existe déjà dans les pays d'Europe comme l'Italie, la Belgique et la Grande-Bretagne.

Une telle mesure soulagerait grandement bon nombre de familles qui ne pourront bientôt plus assumer leurs charges.

En raison de la crise du Golfe, les charges de chauffage vont connaître une augmentation de 25 à 30 p.100 en 1991, bien que le prix du baril ait diminué ces jours derniers. Au demeurant, ce prix est tellement fluctuant que l'on ne peut pas dire exactement ce qu'il en sera par la suite. En outre, les contrats de gaz vont être renégociés, ce qui aura également une influence sur le prix du fioul.

Monsieur le ministre, avez-vous l'intention de faire bénéficier d'une déduction fiscale les locataires d'habitations à loyer modéré ayant effectué des travaux d'économie d'énergie, comme cela a déjà été accordé aux propriétaires ?

Monsieur le ministre, force est de constater que la dotation du chapitre relatif à ce type de logement ne progresse que de 0,3 p.100 par rapport aux crédits votés pour 1990.

L'accession sociale à la propriété est en chute. Pour la relancer, il faudrait une dotation suffisante de P.A.P. Vous avez annoncé tout à l'heure des mesures ; j'en prends note.

Faut-il rappeler que le financement des P.A.P., en 1989, a été réalisé grâce aux reports des années précédentes ? Il en a été de même en 1990. Le système des P.A.P. s'essoufle. Au-delà des chiffres, c'est l'aide à l'accession sociale à la propriété qui ne semble pas adaptée. A quoi sert-il de reconduire d'année en année un système dont le dispositif a été rendu moins attractif ? La sous-consommation des crédits destinés aux P.A.P. est là pour en témoigner.

Cette sous-consommation a une explication : la reconduction successive, en 1989, 1990 et 1991, du système actuel a engendré un attentisme préjudiciable à l'accession sociale à la propriété, au secteur du logement et à celui du bâtiment dans son ensemble.

Je conclurai sur ce point, monsieur le ministre, en réclamant plus d'aide à la personne et plus d'aide à la pierre.

S'agissant de l'aide à la personne, ne pensez-vous pas qu'une augmentation de 15 p.100 pourrait compenser l'érosion monétaire, importante depuis 1981 ? Par ailleurs, le nouveau barème ne semble pas tenir compte de l'évolution des ressources des familles.

Monsieur le ministre, l'effort de la collectivité nationale en faveur du logement est insuffisant. Son niveau est souvent inférieur à ce qu'il est dans les pays voisins. Quant à ce qu'a dit tout à l'heure un de nos collègues à propos de la Grande-Bretagne, je le conteste : j'ai visité des logements sociaux en Angleterre, et j'en suis revenu très enthousiaste.

**M. Guy Penne, rapporteur pour avis.** Ah bon ? C'est un scoop !

**M. Louis de Catuelan.** Inscrire le droit au logement parmi les droits fondamentaux est une chose, mais c'en est une autre que d'augmenter l'offre de logement par des incitations fiscales à la propriété, en mettant en place des moyens suffisants pour mener à bien la réhabilitation du parc social.

Monsieur le ministre, vous avez récemment défendu devant nous un projet de loi relatif à la maison individuelle. Je vous avais alors fait part des problèmes que rencontrent certaines communes dont les moyens sont insuffisants, parce qu'elles ne touchent pas de taxe professionnelle. Or leur situation s'est aggravée après les mesures qu'a prises le ministre des finances en réduisant de 50 p.100 la taxe locale d'équipement. Aujourd'hui, ces communes risquent de ne plus pouvoir bâtir. Comment rembourseront-elles des taxes d'équipement perçues voilà deux ans et déjà inscrites dans leurs budgets ? Cette situation est très préjudiciable pour leurs équipements !

Chaque fois que je rencontre un ministre intéressé par ce problème, j'attire son attention et je lui pose la question. C'est pourquoi je tenais à vous en parler ce soir.

Ainsi, la compensation de l'Etat en matière de foncier bâti a été progressivement réduite, et elle est aujourd'hui quasi nulle. Comment pouvons-nous, dans ces conditions, poursuivre une politique locale d'urbanisme ?

Ce n'est pas vous, monsieur le ministre, que je vise en vous faisant part de ces critiques, vous le savez parfaitement. Mais je voulais profiter de mon passage à cette tribune pour

vous dire ce qui ne va pas dans mon département. (*Applaudissement 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. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, « le budget du logement est considéré comme une priorité par le Gouvernement », nous avait-on annoncé. J'étais naturellement tout disposé à le croire, avant d'entrer dans l'étude des documents, des rapports et des chiffres. Mais je me suis, moi aussi, rapidement rendu à l'évidence et je ne crains pas de dire aujourd'hui que ce budget constitue à mes yeux la « vraie fausse » priorité de l'Etat, tant il est en décalage avec les besoins en matière de logement.

Ceux-ci restent immenses, puisque l'on considère que plus de 2 millions de personnes sont mal logées et que 400 000 personnes, notamment des jeunes, sont exclus du simple et élémentaire droit d'avoir un toit.

Dans le même temps, les politiques d'austérité et de précarité successives, conjuguées aux effets négatifs des lois Barre et Méhaignerie, ont induit la cherté des loyers et, par ricochet, des difficultés croissantes pour bon nombre d'accédants à la propriété et de locataires H.L.M.

Parmi ces derniers, la dégradation de la situation peut aller jusqu'à l'expulsion, à tel point qu'un collectif « halte aux expulsions » s'est constitué dans mon département - le Pas-de-Calais - comme dans bien d'autres, sans doute. Il a reçu le soutien actif de l'évêque d'Arras, qui, de son côté, dénonce « des comportements guidés par l'unique souci d'une rentabilisation des constructions pour l'habitat, comportements qui peuvent conduire au désespoir des gens qui ne peuvent plus payer ».

A l'autre pôle de la société, en ce qui concerne la construction de logements de standing, tout va bien.

Il est vrai que, dans notre système, le logement est plus traité comme un produit du marché que comme un besoin social élémentaire à satisfaire.

J'en viens maintenant aux orientations du Gouvernement en matière de logement social. Sur une masse de 130 milliards à 140 milliards dépensés chaque année par la collectivité nationale - dont le budget ne représente qu'un bon tiers - il est à souligner que l'aide à la pierre, pour le locatif social, dépassera tout juste la barre des 6 milliards de francs. Ainsi, 75 000 P.L.A. sont annoncés.

Il s'agit bien là du minimum qui puisse être fait ! Et encore faut-il qu'il y ait, contrairement à ce que nous observons parfois sur le terrain, une mise en œuvre rapide des crédits.

Les conditions de financement sont telles que bon nombre d'offices connaîtront encore d'inextricables difficultés.

Nous le répétons chaque année, les organismes sociaux sont les seules institutions à ne pas récupérer la T.V.A. qu'elles acquittent au titre de leurs travaux d'investissement. Ainsi, on en arrive à des situations révoltantes, où l'Etat gagne de l'argent sur des opérations de construction et de réhabilitation. Autrement dit, les dépenses de M. Besson reviennent, sous forme de recettes, dans les caisses de M. Charasse.

En clair, la construction et la réhabilitation du logement social ne coûtent pratiquement rien à l'Etat.

Un autre désengagement concerne le P.L.A., et tout particulièrement la vieille ligne budgétaire qui était destinée à la reconstruction de logements sociaux à la place des cités minières.

Ces crédits spécifiques ont purement et simplement disparu depuis une dizaine d'années. Or, dans les quinze années qui viennent, M. Delebarre le sait bien, ce sont 40 000 habitations minières du Nord-Pas-de-Calais qui sont destinées à la démolition. Où, et avec quel argent, va-t-on reloger ces milliers de familles, ces veuves et ces mineurs retraités ?

Toujours dans le chapitre de l'aide à la pierre, bien qu'il n'y ait pas abondance de crédits destinés à la rénovation et à la réhabilitation des cités anciennes, on assiste souvent à de véritables détournements des fonds P.A.L.U.L.O.S.

Je ne citerai qu'un seul exemple, puisé également dans le Nord-Pas-de-Calais : le directeur du centre régional des œuvres universitaires et scolaires estime que, d'ici à 1995, il va manquer 8 200 chambres d'étudiants. Une première

tranche de 1 200 chambres, dont l'achèvement est prévu pour 1992, va être, à ma grande surprise, financée en partie sur les fonds P.A.L.U.L.O.S., à raison de 70 000 francs par logement, un logement étant découpé en trois chambres d'étudiants.

Autant dire que, si l'actuelle enveloppe P.A.L.U.L.O.S. n'est pas revalorisée, bien des locataires de logements dégradés et anciens attendront encore longtemps les travaux de modernisation !

J'en viens maintenant aux drames vécus dans les villes, qu'ont tout récemment mis en lumière les événements de Vaulx-en-Velin. Certes, 400 millions de francs vont être affectés à « la politique de la ville ». Seulement 400 millions, oserais-je dire, tant le risque d'explosion est grand dans les banlieues !

Vous me répondez que d'autres fonds ministériels viendront s'ajouter à cette enveloppe, mais vous n'empêcherez pas l'indignation de celles et ceux qui connaissent le mal-vivre et l'insécurité.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Bécart, vous avez épuisé votre temps de parole.

**M. Jean-Luc Bécart.** Ces 400 millions de francs vont être bien ridicules comparés aux dizaines de milliards qui seront engloutis à nouveau dans le surarmement nucléaire, comme l'a montré ici-même, il y a deux jours, l'examen du budget de la défense.

En conclusion - puisqu'il me faut conclure - j'observe qu'une fois encore l'Etat se désengage financièrement de l'aide à la pierre.

Permettez-moi de rappeler les propositions des sénateurs communistes en faveur d'un logement social de qualité, contenues dans une proposition de loi toujours écartée de la discussion.

Elles concernent, pour l'essentiel, la création de 150 000 logements par an, la réhabilitation de 200 000 appartements, l'aide à l'accession pour 150 000 logements, le rétablissement du 1 p. 100 logement, sans oublier, bien évidemment, une revalorisation du pouvoir d'achat de l'A.P.L. et la suppression des aides au logement de luxe.

Je suis persuadé que l'activité des organismes constructeurs de logements sociaux serait dynamisée si les taux d'intérêt des emprunts étaient réduits, leur durée de remboursement allongée et la T.V.A. sur les travaux remboursée.

En résumé, le logement en France a besoin, selon nous, d'une autre politique que celle qui est matérialisée par votre projet de budget, monsieur le ministre.

En conséquence, vous ne serez pas surpris que - si l'on fait abstraction de l'article 88 - les sénateurs communistes et apparentés ne puissent l'accepter.

**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, est reprise à vingt et une heures cinquante, sous la présidence de M. Michel Dreyfus-Schmidt.*)

**PRÉSIDENCE  
DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT  
vice-président**

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

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'urbanisme, le logement et les services communs.

La parole est à M. Chervy.

**M. William Chervy.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, pour la deuxième année consécutive, le logement social figure au titre des priorités nationales.

Cette persévérance doit être saluée à un double titre. D'abord, elle confirme la cohérence des choix gouvernementaux, dès lors qu'il s'agit de réduire les inégalités et, dans ce domaine, chacun s'accorde à reconnaître que les conditions

de logement constituent, à l'évidence, une des sources les plus profondes des inégalités existant encore en France en 1990. Ensuite, elle traduit - enfin ! - qu'un gouvernement perçoit à quel point une politique du logement ne peut se concevoir que dans la durée.

Cette politique en matière de logement doit naturellement s'intégrer dans une réflexion plus large, qui est celle du devenir de nos villes. Cette démarche est, plus que jamais, indispensable. On l'appelle « projet pour la ville » : cette expression nous convient. Reprenant les propos de notre collègue et ami Roger Quillot, « nous en serons naturellement partie prenante, conscients, en effet, qu'il convient d'intégrer les banlieues à l'agglomération, les quartiers excentrés à la ville et de leur donner, enfin, les apparences et les réalités humaines d'un quartier où s'enracinent, les structures et le souffle de la ville ».

Dans ce contexte, l'analyse des crédits inscrits au projet de budget et consacrés à l'aide au logement et à la construction conduit le groupe socialiste à y apporter son soutien.

C'est ainsi que les aides au secteur locatif progressent de 14,4 p. 100 en autorisations de programme et de 4 p. 100 en crédits de paiement. Cela permettra, notamment, le financement de 75 000 prêts locatifs aidés et la réhabilitation de 200 000 logements H.L.M. afin de respecter le programme de réhabilitation de un million de logements sociaux en cinq ans défini, à juste titre, par le Président de la République.

C'est également la contribution pour les aides à la personne dont il est assuré, pour la deuxième année consécutive, le maintien du pouvoir d'achat et l'engagement de leur généralisation sous seule condition de ressources.

Enfin, ce sont des mesures nouvelles notables en faveur de la ville, qui seront utilement destinées à accélérer la mise en œuvre des opérations visant à lutter contre les exclusions.

Je relève également avec une grande satisfaction l'inscription de la participation de l'Etat aux fonds créés par la loi du 31 mai 1990 - votre loi, monsieur le ministre délégué au logement - loi visant à la mise en œuvre du droit au logement. L'effort de l'Etat est fixé pour 1991 à 150 millions de francs, à comparer aux 40 millions de francs prévus en 1990 pour les fonds d'aide aux impayés de loyers.

C'est une action forte que je tiens à souligner, tout comme je tiens à rappeler qu'il est impératif aujourd'hui de permettre, de façon effective, de concrétiser le droit au logement pour tous et, notamment, pour les plus défavorisés ainsi que pour les personnes en difficulté sociale.

Monsieur le ministre, vous vous êtes rendu tout récemment dans la région Limousin pour signer l'un des premiers plans départementaux d'action pour le logement des personnes défavorisées. Je me permets de vous interroger sur l'état d'élaboration de ces plans et sur les perspectives d'une mise en place généralisée. Pour notre part, nous la souhaitons la plus rapide possible.

Sans décrire plus longuement le projet de budget que vous nous présentez, que nous approuvons, et spécialement la priorité accordée au logement social, quelques interrogations méritent cependant d'être présentées. Ce sont les mêmes qui vous ont été exposées par notre excellent rapporteur pour avis, mon collègue et ami M. Laucournet.

Tout d'abord, elles concernent le rythme de la construction, qui marque à nouveau le pas. Serons-nous, en effet, capables de garantir, dans une conjoncture internationale préoccupante, marquée par des taux d'intérêt élevés, un volume de construction satisfaisant afin d'assurer un rythme de 300 000 à 350 000 logements pour répondre aux besoins qui s'expriment ?

En second lieu, je soulignerai l'usure du livret A et, accessoirement, celle de l'épargne logement. Nous pensons en effet que ce livret doit être protégé en priorité, car il s'agit d'un outil tout à fait efficace pour le logement des plus modestes. Comment résoudre le problème posé par la baisse des dépôts sur le livret A et la déstabilisation progressive des réseaux traditionnels de ce système de financement, dont la Caisse des dépôts, qui centralise la collecte, a tracé récemment le plus noir des avenir ?

Politique de la ville, politique du foncier, voici, en troisième lieu, l'état de nos préoccupations ! Je crois que sur ces deux domaines de grands chantiers doivent être lancés. Nous savons par expérience, messieurs les ministres, que vous êtes à l'écoute de nos préoccupations.

Je vous confirme, pour conclure, la totale adhésion du groupe socialiste à l'action tenace et programmée que vous poursuivez en faveur du logement. Nous voterons naturellement le projet de budget que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Merci !

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

**M. José Balarello.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, intervenant voilà un an, à l'occasion du vote du budget pour 1990, je posai la question suivante : « Quarante-six ans après la fin de la guerre, est-il normal que le budget de l'Etat doive encore intervenir de façon massive pour assurer le logement des Français ? »

Je posais, toujours à la même occasion, une deuxième question : « Où en est l'accession à la propriété, rêve de tous les Français ? Est-elle facilitée ou empêchée, souvent de façon inavouée ? »

Enfin, je posais une troisième interrogation : vous aviez cité à l'époque, monsieur le ministre, le chiffre de 1 800 000 logements locatifs vides dans le secteur privé, et je vous avais demandé s'il n'était pas judicieux, pour débloquer le système, de proposer à tous les particuliers, sans distinction, des incitations fiscales et des prêts à taux bonifié pour la réhabilitation. Le chiffre de 1 800 000 stagne-t-il ou est-il en augmentation, monsieur le ministre ? En commission des affaires sociales, sauf erreur de ma part, vous nous avez indiqué que ce secteur perdait 100 000 logements par an ; M. Laucournet, dans son rapport, situait cette perte à 80 000.

Cette année, j'ai, dans votre projet de budget, la réponse à mes trois questions et, croyez-le bien, c'est avec une certaine tristesse que je le dis, car je suis, depuis vingt-six ans, vous le savez, président d'un office d'H.L.M.

Tout d'abord, le Gouvernement a tué l'accession sociale à la propriété ou, si vous le préférez, car je vous connais suffisamment, monsieur le ministre, vous n'avez pu empêcher Bercy d'occire le P.A.P. (*M. le ministre sourit.*) De 268 000 prêts distribués en 1982, vous avez prévu, cette année, de descendre à 40 000. Mais d'après les calculs effectués par l'union nationale des fédérations d'organismes d'H.L.M. - on ne peut la taxer d'être partisane - compte tenu du taux des émissions obligataires supérieur à 10,5 p. 100, émissions qui alimentent le financement des P.A.P., l'affectation budgétaire prévue pour bonifier les prêts ne permettrait que la réalisation de 18 000 P.A.P. en 1991. Toutefois, voilà quelques instants, vous nous avez annoncé une bonne nouvelle. En effet, 200 millions de francs supplémentaires vont compléter l'enveloppe concernant les P.A.P., avez-vous dit. Cela était indispensable, mais cela n'est pas encore suffisant.

D'ailleurs, le ministre des finances a réussi la preuve pas l'absurde : « Pourquoi financer de nombreux P.A.P. puisqu'ils ne sont pas consommés ? »

Or, s'ils ne sont pas consommés, c'est parce que cet excellent produit a été complètement rendu inutilisable en limitant dans un premier temps les personnes ayant droit au P.A.P., en particulier par une revalorisation insuffisante des plafonds de ressources de 6,25 p. 100 depuis 1985, alors que pendant la même période les prix augmentaient de 23 p. 100. Rappelons, en outre, que cette revalorisation annoncée en juin 1989 n'est entrée en vigueur qu'en février 1990, ce qui représente neuf mois de perdus ou plutôt de gagnés pour le ministère des finances.

Votre projet de budget nous propose des revalorisations de 3 p. 100 en zone III, de 5 p. 100 en zone II et de 15 p. 100 en zone I, ce qui est très insuffisant, particulièrement pour la zone II. Pouvez-vous m'indiquer, messieurs les ministres, quand ces mesures seront effectives ?

Dans un second temps, le budget de 1990 a créé l'obligation d'un apport personnel réel de 10 p. 100 auxquels s'ajoutent les frais de mutation, c'est-à-dire les droits perçus par l'Etat et les frais notariés, soit 6 à 7 p. 100.

Coincé entre ces deux exigences contradictoires, le nombre d'accédants possibles ira toujours en diminuant et l'accession sociale à la propriété aura disparu, à la grande satisfaction de quelques doctrinaires, dont vous n'êtes pas, messieurs les ministres, et de quelques fonctionnaires du ministère des finances.

Le prêt conventionné est également bien malade du fait de la sélectivité opérée par les banques depuis 1986.

Autrement dit, les moins fortunés de nos concitoyens ne pourront devenir propriétaires, alors même qu'un sondage récent vient démontrer que 89 p. 100 des Français désirent accéder à la propriété.

Autre question : quelles incitations fiscales le Gouvernement a-t-il pris pour augmenter le parc locatif privé ?

Les mesures gouvernementales arrêtées ces derniers temps vont, bien au contraire, accélérer la réduction de ce parc : impôt sur la fortune, dont l'assiette en France, contrairement à l'étranger - Allemagne, Danemark, Espagne, Luxembourg et Pays-Bas - ne porte pratiquement que sur l'immobilier et engendre, de ce fait, un taux plus élevé ; réduction de 15 p. 100 à 10 p. 100 de l'abattement forfaitaire sur les revenus fonciers urbains pour les logements anciens ; réduction de 35 p. 100 à 25 p. 100 de cet abattement pour les logements occupés dans le cadre des plans Quilès et Méhaignerie ; les avantages fiscaux - réduction d'impôt de 10 p. 100 du prix d'acquisition plafonné - consentis aux investisseurs locatifs dans le cadre des plans Quilès et Méhaignerie ne sont que partiellement reconduits, la réduction d'impôt étant désormais étalée sur deux exercices fiscaux et ne pouvant intervenir qu'une seule fois pour un même contribuable ; création d'une nouvelle tranche d'imposition de l'impôt de solidarité sur la fortune au taux de 1,3 p. 100 ; reconduction du prélèvement de 1 p. 100 sur les revenus fonciers ; alourdissement de la taxe d'habitation pour les contribuables pour lesquels cette taxe représente moins de 4 p. 100 de leur revenu imposable ; la contribution sociale généralisée, qui frappera désormais l'ensemble des revenus, y compris les revenus fonciers, ce qui représente une nouvelle imposition immobilière.

Quant au projet de budget pour 1991, il comporte deux autres mesures contre l'immobilier locatif.

La première, c'est la réduction de 10 p. 100 à 5 p. 100 de l'abattement forfaitaire sur les revenus fonciers. A ce niveau, le coût réel des frais non déductibles exposés par le propriétaire n'est plus couvert. Je rappelle que le ministre des finances déclarait l'an dernier que le taux de 10 p. 100 était « bon et suffisant ». La contradiction ne lui fait donc pas peur. L'Assemblée nationale a d'ailleurs fait repasser ce taux à 8 p. 100. Notre commission des affaires sociales s'est prononcée en faveur du maintien du taux actuel. Je crois d'ailleurs savoir que vous n'y êtes pas opposé.

La seconde mesure, c'est l'aggravation du régime des plus-values immobilières, dont le régime d'exonération passe de vingt-deux à trente-deux ans.

Les réponses données à ces deux questions induisent la troisième : s'il n'est pas normal que l'Etat doive encore et toujours intervenir pour assurer le logement des Français, cette intervention est obligatoire en partie à cause de toutes les contre-mesures que le ministère des finances vous contraint de prendre et que votre majorité, à l'Assemblée nationale, vote sans tenir compte des réalités.

Que dire des autres aspects de votre projet de budget ? Il comporte certainement quelques faits positifs.

Le réaménagement des prêts P.A.P. reçoit 1,1 milliard de francs en crédits de paiement.

L'ensemble des crédits d'Etat consacrés au financement des F.A.I.L. et des F.A.R.G. passe de 50 millions de francs à 150 millions de francs, y compris les fonds de solidarité.

La prime à l'amélioration de l'habitat, dont l'impact est très important, passe de 469 millions de francs à 474 millions de francs. De même les crédits affectés à l'A.N.A.H. augmentent, bien qu'ils ne soient majorés que du taux de l'inflation, soit 3,15 p. 100.

La mise en ordre et le bouclage des aides au logement, facteur très important, sont à peu près réalisés à 70 p. 100. Quel en sera le pourcentage, monsieur le ministre, fin 1991 ? Compte tenu du montant des impayés dans les H.L.M., qui a tendance à augmenter comme l'a souligné notre rapporteur, cette opération est indispensable.

Les directives que vous avez données aux directions départementales, afin que les crédits soient mis à disposition des constructeurs sociaux plus rapidement, constituent également un point positif.

Parmi les aspects insuffisants du projet de budget, nous citerons le nombre des P.L.A., qui reste à 65 000 plus 10 000 P.L.A. insertion dans les logements anciens pour les plus démunis. Mais, compte tenu de la fongibilité avec les surcoûts fonciers, ce sont 5 p. 100 à 8 p. 100, tout d'abord, qui devront être déduits de la dotation P.L.A.

Ensuite, du fait de la fongibilité avec les P.A.L.U.L.O.S., c'est une grande partie des logements neufs qui ne seront pas réalisés, car, comme l'indique le rapport de M. Laucournet, « la progression de la réhabilitation est un phénomène général, sensible dans la plupart des régions ».

Que dire des prêts P.L.I. ? Ils sont, à mon avis, totalement insuffisants. Or, pour le « logement des actifs » - j'attire votre attention sur ce point - ils me paraissent indispensables, notamment pour des régions comme la Côte d'Azur avec ses technopoles et l'Ile-de-France qui sont demandeurs de tels crédits pour leur développement.

A ce propos, monsieur le ministre - veuillez m'excuser d'aller du général au particulier - se pose un problème qu'il nous faudra régler, le cas échéant, par la voie législative. Je vous expose les faits. La tutelle vient de refuser à l'office d'H.L.M. que je préside l'achat d'un terrain très bien placé dans une commune du périmètre de Sophia-Antipolis où, grâce à un basculement de charge foncière, nous pouvions édifier 25 p. 100 de logements P.L.I. sur le terrain et 75 p. 100 de logements en accession libre et prêt conventionné. La charge pour construire des logements P.L.A. au lieu des logements P.L.I. était trop élevée, de même que pour édifier le programme en totalité en logements P.L.I. Résultat : un terrain perdu pour ce qui est tout de même du logement social. Je considère, en effet, que le logement P.L.I. remplit également une fonction sociale pour toute une catégorie de la population, notamment pour les actifs qui viennent vivre en Ile-de-France ou aux environs de la technopole de Sophia-Antipolis.

N'êtes-vous pas d'accord, monsieur le ministre, pour modifier, sur ce point, l'article R. 421-73, troisième alinéa, du code de la construction ? A cet égard, une réflexion doit être menée.

Dans les Alpes-Maritimes, il est affligeant de constater que malgré mes demandes réitérées chaque année à cette tribune auprès de plusieurs de vos prédécesseurs, toute la région du Mentonnais, dont la ville de Menton, qui jouxte la principauté de Monaco, reste classée en zone III comme n'importe quelle commune rurale du centre de la France ou du haut pays des Alpes-Maritimes. Messieurs les ministres, quand arriverez-vous à classer en zone II cette région de la bande littorale des Alpes-Maritimes ?

Je voudrais maintenant attirer votre attention sur les effets économiques pervers de la chute du bâtiment. Le commissariat au Plan prévoit une baisse significative des mises en chantier, qui devraient passer au-dessous de la barre des 300 000 en 1991, contre 327 100 logements en 1988 et 339 000 en 1989. Le matraquage fiscal du patrimoine immobilier va faire perdre beaucoup plus en recettes de T.V.A. qu'il n'en rapporte.

Comme, parallèlement, l'excédent des retraits sur les dépôts réalisés sur le livret A atteindra, dans les prochaines années, 50 milliards de francs, soit une baisse cumulée de 250 milliards de francs à la fin de 1995, à mettre en parallèle avec les 720 milliards de francs d'encours de ce livret, la Caisse des dépôts et consignations ne pourra donc plus financer les quelque 111 millions de francs de prêts aux organismes d'H.L.M. prévus chaque année jusqu'en 1995. La ponction de 86 milliards de francs que le ministre des finances se propose d'effectuer sur le livret bleu en contrepartie de la défiscalisation de ce produit ne résoudra pas tout le problème.

Le logement est pris en tenaille entre le tarissement des ressources permettant le financement du secteur locatif aidé et la dissuasion fiscale de l'initiative privée dont la mobilisation peut seule développer le parc locatif privé à vocation sociale.

Enfin, messieurs les ministres, je tiens à vous donner mon sentiment sur la « politique des villes » dont parle le Président de la République, et dont la réussite exige, à mon avis, que cinq conditions soient réunies.

Premièrement, il faut maîtriser et limiter l'immigration par un contrôle plus strict aux frontières. Elu d'un département frontalier, je sais combien cette maîtrise ne se fait pas ; il est vrai que la tâche est difficile.

Deuxièmement, il faut construire les logements éligibles aux P.L.A. plutôt en petites unités dispersées dans les villes.

Troisièmement, il est nécessaire de ventiler les habitants dans le patrimoine locatif de façon à ne pas dépasser 8 p. 100 de familles « lourdes », c'est-à-dire à peu près 12 p. 100 des habitants, dans un même immeuble.

Quatrièmement, il convient d'intégrer à tous les niveaux - école, clubs, service militaire, formation et emplois - ceux qui le désirent.

Enfin, cinquièmement, il faut « aérer » les grands ensembles existants - vous l'avez dit tout à l'heure, messieurs les ministres - en les ouvrant sur la ville, à la suite d'opération de développement social des quartiers.

Si les préfets ne reçoivent pas d'instruction en ce sens, tous les millions dépensés ne serviront à rien. Messieurs les ministres, vous êtes maires et vous connaissez donc les problèmes des H.L.M. et des grands ensembles : vous savez que j'ai raison. Il faut revenir à ces quelques idées simples mais fortes, qui sont les meilleures garanties pour résoudre les problèmes du mal de vivre dans nos villes. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R. et de l'union centriste, ainsi que sur certaines travées socialistes.*)

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

**M. Claude Pradille.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, comme le rappelait tout à l'heure M. Chervy, ce projet de loi de finances pour 1991 en matière de logement est en nette progression et répond aux souhaits de M. le Président de la République.

Il atteint 144 milliards de francs, ce qui correspond à une augmentation de 5,4 p. 100 en moyens d'engagement.

Le logement social confère encore, cette année, une priorité aux plus démunis.

Le projet de budget que vous présentez, messieurs les ministres, comporte de nombreux aspects sociaux qui me permettent d'appeler à son approbation. En effet, qui pourrait être contre un tel projet de budget, si ce n'est pour des raisons politiciennes ?

J'aborderai tout d'abord la conjoncture de ce début des années 1990.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à une situation particulière.

La demande est de l'ordre de 350 000 logements par an. Elle devrait prochainement se stabiliser, puis diminuer au début du siècle prochain.

J'étudierai, tout d'abord, la non-utilisation de l'ensemble de l'enveloppe P.A.P.

Si l'on se souvient que, voilà seulement deux ans, la suppression du P.A.P. était dans l'air et qu'aucune autorisation de programme n'était inscrite au budget de 1989, on peut aujourd'hui se réjouir de l'inscription au budget pour 1991 de 40 000 P.A.P.

Même si certains disent que seulement 18 000 à 20 000 seront réalisés, je reste confiant en notre Gouvernement et en notre ministre du logement, qui entend se donner les moyens qui permettront de mettre en œuvre les 40 000 P.A.P. projetés.

En effet, si moins de locataires peuvent accéder à la propriété, cela implique que moins de logements seront libérés. Il en résulterait obligatoirement des tensions sur le secteur locatif.

Le secteur locatif social « craque » aujourd'hui sous la demande, et ce d'autant plus que le parc ancien ne joue plus le rôle social qui était le sien dans la redistribution de l'habitat.

Quant au parc locatif privé ancien, il tend à diminuer. On compte chaque année 80 000 disparitions, qui ne sont pas compensées par les logements neufs livrés sur le marché.

La diminution de l'accession à la propriété individuelle ne permet plus aujourd'hui aux organismes d'H.L.M. de satisfaire une demande sans cesse croissante.

Je traiterai maintenant de la politique du Gouvernement en matière de logement social.

Elle va dans le sens que nous souhaitons, car elle maintient la construction publique locative à un niveau élevé.

Globalement stables s'agissant des dépenses ordinaires et des crédits de paiements, les crédits consacrés à la construction augmentent de 9,1 p. 100 en autorisations de programme.

Pour 1991, 13 200 millions de francs ont été inscrits en autorisations de programme et 40 100 millions de francs en crédits de paiement.

Le budget du logement social s'articule autour de trois axes principaux.

Ce budget donne la priorité au logement des ménages les plus démunis, tout d'abord, par la fixation à 10 000 du nombre de prêts locatifs aidés d'insertion, ensuite par une augmentation des aides à la personne de 807 millions de francs en crédits budgétaires, soit 2 700 millions de francs en prestations, enfin, et conformément à l'orientation retenue par la loi, par les moyens que l'Etat apporte aux fonds de solidarité logement, lesquels sont presque quadruplés pour atteindre 150 millions de francs.

Le budget consent ensuite un nouvel effort en faveur de l'accession sociale à la propriété.

Dès 1991, un nouveau système de prêts conventionnés, accompagné d'une « aide à la personne » adaptée, sera mis en place.

Ce budget permet, enfin, l'application des engagements pluriannuels.

Ainsi, les dotations correspondant à une réhabilitation du parc d'H.L.M. sont en augmentation de 51 p. 100 ; elles auront donc quasiment quadruplé en cinq ans.

De plus, l'année 1991 est celle de la troisième tranche du réaménagement des prêts aidés au profit des accédants en difficulté.

Enfin, la dotation augmente de 80 p. 100 pour atteindre 1 440 millions de francs.

La politique du Gouvernement en matière de logement social va dans le bon sens car les crédits d'entretien, eux aussi, restent élevés.

Le Gouvernement a la volonté de poursuivre une politique qui assure à tous le droit au logement, en favorisant, notamment, le maintien dans le logement des personnes défavorisées.

Il entend poursuivre son effort en faveur du logement locatif social grâce aux P.L.A. et aux P.A.L.U.L.O.S. Ainsi, 75 000 P.L.A. seront financés en 1991, ce qui confirme l'effort engagé en 1990. Par ailleurs, 200 000 logements devraient être réhabilités grâce à la dotation inscrite dans le projet de budget.

Nous pouvons ainsi espérer réhabiliter un million de logements sociaux en cinq ans, conformément au vœu du Président de la République.

Cette réaffirmation de la priorité gouvernementale que constitue le secteur du logement se concrétise dans le projet de loi des finances pour 1991 ainsi que dans l'application des dispositions de la loi du 31 mai 1990 visant à mettre en œuvre le droit au logement.

Le Gouvernement a eu le courage de reconnaître, depuis plusieurs années, l'existence des plus démunis. Après la loi du 1<sup>er</sup> décembre 1988 instituant le R.M.I. et la loi du 31 décembre 1989 relative au surendettement, la loi du 31 mai 1990 est la troisième grande loi en faveur des plus défavorisés.

L'habitat social constitue donc une des priorités du Gouvernement, qui s'est fixé comme objectif la lutte contre toutes les formes d'exclusion et l'amélioration de la vie quotidienne.

La mise en place des plans départementaux pour le logement a révélé que le département avait été choisi comme niveau principal d'intervention.

Le département est, en effet, apparu comme le meilleur cadre politique à l'intersection du social et du logement social.

Votre loi, monsieur Besson, permet aujourd'hui au département d'inscrire son action dans le cadre d'un partenariat avec l'Etat. La collaboration des assemblées départementales et des offices départementaux d'H.L.M. concrétise cette action en faveur des plus démunis.

Je ne peux donc que souscrire, et le groupe socialiste avec moi, à cette politique que seul un gouvernement de gauche peut mettre en application.

Je voudrais toutefois attirer l'attention du Gouvernement sur la situation particulière des offices publics d'H.L.M., qui, plus que tout autre, se sont investis, et bien avant votre loi, monsieur le ministre délégué, et s'investissent plus encore aujourd'hui pour l'amélioration du locatif social.

Les offices publics, de par leurs spécificités, sont, de fait, plus sollicités par l'Etat pour les réservations de logements prioritaires que les autres organismes sociaux. En tant qu'établissements publics, ils participent avec leur collectivité de rattachement à une véritable action sociale sur le terrain.

Ils sont les véritables outils de la politique sociale du logement, mais, souvent, on ne leur donne pas les moyens nécessaires.

L'élu du Gard que je suis se souvient encore de la catastrophe naturelle du 3 octobre 1988 à Nîmes et de toutes les opérations que l'office public départemental d'habitation à loyer modéré du Gard a conduites afin de reloger les sinistrés, immédiatement et souvent gratuitement.

Les représentants de l'Etat dans les régions et les départements utilisent en priorité les outils que mettent à leur disposition les assemblées départementales ou les villes.

Ne peut-on pas, dès lors, concevoir que ces partenaires privilégiés perçoivent en retour, de la part des préfets de régions et de départements ou directement de l'Etat, une enveloppe de crédits appropriée à leurs besoins et aux missions de service public qu'ils prennent en charge aujourd'hui.

Cette aide naturelle peut s'envisager, tout d'abord, par la majoration des P.L.A. et des P.A.L.U.L.O.S., recentrée désormais dans le P.L.F. au profit des organismes publics d'H.L.M., ensuite, par des dotations spécifiques pour les mal-logés, les sans-abris ou les plus démunis et, enfin, par des aides ponctuelles à la mise en place d'opérations à caractère social.

Les offices publics d'H.L.M. sont à vos côtés, messieurs les ministres. Ils seront vos vrais partenaires. Il faut donc que vous les écoutiez.

Avec mes collègues et amis du groupe socialiste nous voterons donc votre projet de budget, messieurs les ministres. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

**M. Marcel Vidal.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, la ville est là, avec ses espoirs, ses carences et ses exclusions.

Le thème est d'actualité et l'actualité est à la mesure de l'urgence de la situation. En effet, la ville est malade, mais aussi, même si cela peut paraître paradoxal, la ville a aujourd'hui envahi la campagne.

Les modes de vie, les loisirs et les tâches habituelles de la ville imprègnent l'existence du plus petit chef-lieu de canton. Il y a comme une identification nouvelle, qui pousse la campagne habitée à épouser les temps de la ville.

Il est vrai, enfin, qu'il est malaisé de séparer ce qui constitue la trame originelle de la ville et ce qui prouve le dévoiement de la campagne, lorsqu'elle se met en scène comme une ville au sein du chef-lieu de canton.

Cette confusion des rôles de la ville et de la campagne, nous la retrouvons, mes chers collègues, au cœur du débat sur le logement, et, plus particulièrement, du logement social. Mais nous la retrouvons également au cœur de la situation du logement étudiant.

Deux « moments » du logement, le social et l'étudiant, rythmeront les deux temps de cette intervention.

Lors des réunions que j'anime en tant que président d'organisme d'H.L.M., j'entends souvent le même refrain : « Le P.L.A. est une denrée très rare. » Si nous reprenions les cinq dernières années de discussions budgétaires, nous serions impressionnés, j'en suis convaincu, par les interventions que nous avons déjà consacrées au nécessaire développement des P.L.A.

Plus qu'un refrain, c'est presque une rengaine, comme si, devant la gravité de la situation, nous nous donnions bonne conscience en interpellant les ministres concernés et en leur assénant l'éternel mot d'ordre : « Encore plus de P.L.A. ! »

C'est la première approche, elle n'est pas suffisante. Il en faut une autre.

Mais voici une seconde réflexion dictée par la situation : les clefs de répartition des P.L.A. sont dépassées, tant sur le plan géographique qu'à l'intérieur d'un même espace. En effet, les critères de distribution des P.L.A. à l'intérieur de la région, laquelle affecte ces prêts département par département, ne tiennent pas compte de l'évolution des données économiques, sociales et démographiques de chaque département. Ces données évoluent avec les termes de l'échange économique.

On a un peu trop l'impression que les ratios décidés voilà quelques années sont frappés d'un immobilisme apaisant. Mais ces critères de distribution doivent être également réformés dans l'opération de ventilation du département. Mais là - comme par hasard ! - on retrouve la vieille opposition, le légendaire affrontement entre la ville et la campagne.

La raison essentielle tient à un motif unique : là encore, l'effort désordonné au prorata de la courbe démographique ne coïncide pas avec la réalité sociale. Il faudrait certainement, messieurs les ministres, innover sérieusement dans ce domaine et oser renverser un ordre de priorité et de ventilation des P.L.A. qui ne traduit plus l'état du logement et du social.

Pourtant, il ne faudrait pas imaginer que l'immobilisme et le déphasage caractérisent la majorité des actions dictées par le ministère en faveur du logement social.

Voici un exemple que nous pouvons saisir comme une initiative novatrice : les prêts locatifs aidés pour l'acquisition dans l'ancien sans obligation minimale de travaux grâce aux P.L.A. insertion.

Ces prêts sont destinés à des locataires dont les ressources ne doivent pas dépasser 60 p. 100 des plafonds de ressources P.L.A. Les personnes intéressées sont celles qui éprouvent d'importantes difficultés à accéder à un logement décent ou à s'y maintenir, en raison de ressources insuffisantes ou de conditions d'existence précaires.

En 1990, l'obligation de consommation des crédits fixée aux préfets est de 10 000 P.L.A. L'objectif est ambitieux. Mais, messieurs les ministres, quelques difficultés d'application risquent de ralentir le rythme prévu.

Quatre impératifs de gestion, quatre impératifs cumulatifs de retard ne peuvent, en effet, être évités. Tout d'abord, il faut du temps pour rechercher les meilleures opportunités foncières ; ensuite, il faut réunir des financements complémentaires pour appliquer un loyer minoré ; par ailleurs, il faut monter de petites opérations pour éviter les ghettos ; enfin, il faut surmonter la délicate tâche des attributions entre les réservataires.

Toutes ces raisons confondues expliquent le ralentissement du rythme. Les organismes d'H.L.M. ont usé de tout leur savoir et de leur expérience. Le résultat, moins positif que prévu, n'est pas le fruit des carences des organismes d'H.L.M., il est l'expression d'une opération délicate mais particulièrement essentielle dans le dispositif général de développement du logement social.

Le deuxième temps de cette intervention porte sur le logement étudiant.

A ce propos, je serai plus bref. Il faut encore imaginer, pour que l'offre suive la demande. Les retards dans les possibilités offertes aux étudiants pour se loger sont impressionnants ; ces retards, je les signale sans accabler personne, je les mentionne pour qu'ils constituent l'aiguillon de la politique à mener.

Il est vrai que nous retombons à nouveau sur l'indispensable augmentation des P.L.A. en faveur des étudiants pour accélérer le rythme des constructions.

Les lieux d'implantation des immeubles ne doivent pas reproduire à l'identique les implantations passées, qui furent sources de concentrations excessives et de déséquilibres domageables.

La métropole régionale ou la grande ville qui accueille les logements étudiants doit aussi compter sur les cités proches, au sein de l'agglomération. Ces implantations d'immeubles seront autant de nouveaux atouts dans le développement urbain et économique des cités périphériques de ces agglomérations, qui sont trop souvent les témoins du désordre urbain et rarement l'exemple des insertions réussies.

Enfin, messieurs les ministres, osons lancer des concours d'architecture adaptés, c'est-à-dire des concours qui soient fidèles aux origines de ces étudiants étrangers venus dans notre pays. Que nos traditions séculaires d'ouverture contribuent à les accueillir !

Ce serait un pari ambitieux que de présenter dans nos villes universitaires l'état de la création architecturale et urbaine de pays éloignés, nous dont la fierté est d'accueillir la jeunesse de ces pays. Ainsi, la tradition serait respectée ; mieux, elle serait source de découverte pour celles et ceux qui, pour quelques années, tendent la main à ces étudiants venus d'autres latitudes.

Messieurs les ministres, mes chers collègues, à l'occasion des troisième assises « Banlieue 89 » qui viennent de se dérouler dans la région de Lyon, M. Michel Rocard, Premier ministre, déclarait : « C'est un devoir de l'Etat d'être garant des solidarités. »

Au terme de cette intervention, qu'il me soit permis d'exprimer que c'est aussi le devoir des parlementaires de réfléchir et de proposer pour réformer. C'était l'ambition de mon commentaire. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

**M. Jacques Bellanger.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, M. Roland Bernard, retenu par d'impérieuses obligations, m'a chargé d'intervenir à sa place sur la politique de la ville.

Dans ce domaine, le chantier est immense ; en effet, des bévues sont à réparer, des améliorations doivent être apportées, notamment pour compenser une trop grande hâte à industrialiser des bâtiments ; des lenteurs et des difficultés sans nombre apparaissent lors des aménagements indispensables à une politique cohérente et humaine de la ville.

Grâce à tout un faisceau de mesures prises, spécialement depuis 1981, le pire fut évité. Il fallut de l'imagination et une volonté gouvernementale permanente. Il y fallut jusqu'à la décision d'instaurer à la fois la commission du développement social des quartiers, dite « commission Dubedout », et un fonds spécial de grands travaux pour faire reculer ces poches d'inégalités et d'exclusion.

Aujourd'hui, on ne peut se satisfaire d'une guérison fragile ; même si beaucoup de maires, y compris celui de Vaulx-en-Velin, se sont résolument attaqués au problème, le pourrissement, si l'on n'y prend garde, guette d'autres quartiers.

Le Président de la République a maintes fois affirmé sa volonté de promouvoir une civilisation de la ville ; l'une des premières décisions du Gouvernement nommé en 1988 fut d'ailleurs de dégager des moyens supplémentaires en faveur des quartiers dégradés ; le Président de la République n'indiquait-il pas clairement le sens de cette volonté, le 29 novembre dernier, s'adressant au corps préfectoral et aux hauts fonctionnaires du ministère de l'intérieur, traitant du développement social des quartiers les plus en difficulté : « C'est de votre engagement personnel que dépend l'inversion d'une tendance inacceptable à la ségrégation et qui doit vous permettre d'animer, au sens propre du terme, c'est-à-dire d'insuffler l'esprit, l'intérêt général dans la lutte permanente contre la discrimination, où qu'elle soit et quelle que soit sa forme » ?

La loi relative au logement des défavorisés, dite « loi Besson », est bien là pour démontrer le caractère tout à fait concret de ce propos. M. Laucournet, rapporteur pour avis, a indiqué quels moyens importants vous mettiez en œuvre pour cela, messieurs les ministres.

Les actions de prévention de la délinquance, qui participent à la politique globale de rénovation urbaine, même si elles sont rattachées aux services du Premier ministre, progressent de près de 50 p. 100 par rapport au budget précédent.

A côté de ces crédits spécifiques, il ne faut pas non plus oublier que la politique de la ville dispose de sommes en provenance d'autres ministères et des moyens mis en œuvre par la Caisse des dépôts et consignations, qui fait notamment bénéficier les collectivités locales engagées dans un programme de développement social urbain de prêts au taux privilégié de 7 p. 100, ainsi que des contributions des fonds européens.

Je citerai également l'effort poursuivi de manière constante en matière de réhabilitation des logements et les contrats de ville, qui semblent l'une des réponses fines aux problèmes de solidarité et de lutte contre l'exclusion, qui peuvent se traiter non pas à la seule échelle des quartiers, mais, au contraire, au niveau de la ville ou de l'agglomération.

Il sera pourtant nécessaire de renforcer encore, dans le cadre décentralisé, la coordination des efforts de tous, représentants de l'Etat, élus locaux, associations. C'est bien, en effet, par l'établissement d'une unité de démarche et d'une meilleure solidarité et complémentarité des actions que nous réussirons une ambitieuse politique de la ville, exigence fondamentale de plus en plus grande, comme l'illustre malheureusement l'actualité quotidienne.

Monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, nous avons pris connaissance de vos déclarations à l'Assemblée nationale concernant la politique de la ville, qui devrait, selon vous, avoir cinq objectifs.

Cette politique devrait favoriser une répartition plus rééquilibrée de l'habitat social, préserver l'habitat, notamment social, dans les centres et les quartiers anciens, mieux protéger les occupants, réinsérer les grands ensembles et faire participer les habitants à la gestion de leur cadre de vie, donner aux villes les moyens d'une politique foncière.

Telle est aussi notre ambition. Nous croyons que le colloque sur la ville, qui s'est tenu cette semaine à Bron, participera de manière dynamique à cette volonté de se fixer la ville comme grand dessein.

Croyant à cette volonté politique, qui décrit une action tenace, durable, volontaire, appuyée par un engagement continu de l'Etat et des responsables locaux, nous soutiendrons le projet de budget qui nous est présenté aujourd'hui, tout en soulignant que cette tâche ne se fera pas sans les habitants de ces trop nombreux quartiers défavorisés et délaissés.

Plus que jamais, c'est ensemble qu'il s'agit de refaire la ville. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je demande la parole.

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, M. Louis Besson répondra dans un instant aux nombreuses interventions relatives au logement social.

Je voudrais simplement me faire l'écho d'un certain nombre de préoccupations évoquées par M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, concernant les problèmes d'urbanisme, ainsi qu'aux propos de MM. Chervy et Bernard.

Je vous dirai d'abord, monsieur Bellanger, combien j'ai apprécié la manière dont vous avez analysé l'évolution de ce projet de budget dans le domaine de l'urbanisme.

Vous avez bien voulu relever l'effort réalisé en matière d'enseignement de l'architecture.

Celui-ci fait l'objet d'un traitement prioritaire, comme l'enseignement supérieur, mettant ainsi fin à une période durant laquelle ces écoles étaient restées à l'écart des efforts entrepris.

Je ne reviendrai pas sur l'évolution des crédits - vous l'avez vous-même mentionnée - mais le taux de progression se passe, je crois, de commentaires.

Il faut être néanmoins conscient du fait que le retard était si important qu'il faudra vraisemblablement poursuivre cette action à un rythme comparable jusqu'en 1993, si l'on souhaite que nos jeunes architectes disposent des outils nécessaires pour se préparer à l'ouverture européenne.

Mais cette remise à niveau se devait de trouver son prolongement dans une réforme du statut des enseignants.

L'engagement pris a été tenu. Un nouveau statut a été adopté par le Gouvernement. Il place les enseignants d'architecture dans une situation analogue à celle de leurs collègues universitaires, et le projet de budget pour 1991 en traduit les premiers éléments.

Sur les deux points précis que vous avez soulevés, monsieur le rapporteur pour avis, je souhaiterais vous dire qu'il sera procédé au « repyramidage » de la totalité des contractuels sur trois ans, ce qui répond, je crois, à une nécessité.

S'agissant du nombre de titulaires, il traduit un juste équilibre entre ceux qui se consacreront totalement à l'enseignement et l'apport indispensable des professionnels en activité. On sait que c'est ce mixage qui, en définitive, répond aux préoccupations en matière d'enseignement de l'architecture.

Je souhaiterais préciser que mon intention est non pas de remettre en cause la réforme pédagogique de 1984, mais, à partir d'une évaluation menée au cours de l'année 1991, d'envisager les adaptations qui se révéleraient nécessaires, notamment en ce qui concerne le contenu des études, le travail personnel de fin d'études, les modalités de la scolarité durant le premier cycle.

De même, les perspectives offertes par la diversification des enseignements et la création de nouvelles filières, telles que la formation de paysagistes, devront être encouragées.

Je pense, en particulier, à la formation des urbanistes, pour laquelle les écoles d'architecture constituent des lieux particulièrement favorables.

Le renforcement des moyens de protection du patrimoine naturel et urbain est le second aspect positif de ce projet de budget, que vous avez bien voulu souligner.

Cela concerne les moyens d'études des services de l'Etat, qui seront à nouveau augmentés, afin de permettre à mon administration de participer de façon active aux études en matière de politiques d'aménagement, de protection des sites et des paysages.

Cet effort vise également les agences d'urbanisme.

Il était nécessaire, à mon avis, de redresser le soutien de l'Etat aux agences d'urbanisme. Nous n'avons d'ailleurs pas terminé cette action, puisqu'un certain nombre d'agglomérations attendent de l'Etat une aide pour la mise en place d'agences d'urbanisme.

Pour la première fois depuis 1983, dès le projet de budget, une augmentation de deux millions de francs est prévue, qui permettra d'aider à la création de nouvelles agences d'urbanisme dans les agglomérations que vous avez évoquées.

Vous avez également posé le problème du financement des C.A.U.E. dans les départements ruraux. Le système mis en place pour ce financement, en application de la loi sur l'architecture, connaît une évolution satisfaisante, grâce au produit croissant de la taxe départementale qui leur a été affectée : 140 millions de francs pour 1990, selon l'estimation qui peut être faite.

Dans ces conditions, il n'est pas anormal que l'Etat ait réduit son concours au fonctionnement des C.A.U.E.

Toutefois, l'assiette de la taxe, fondée sur les constructions, conduit, comme vous l'avez fort justement souligné, monsieur le rapporteur pour avis, à favoriser les départements urbains au détriment des départements ruraux.

Plusieurs études ont été menées sur l'institution d'un système de péréquation entre les départements, qui constitue la meilleure solution à mes yeux. Elle semble, malheureusement, difficile à mettre en place.

Je vous confirme que dans l'attente d'une telle évolution, les financements budgétaires affectés aux consultants permettront à l'Etat de corriger les déséquilibres les plus flagrants, en faveur, en particulier, des départements les plus ruraux.

S'agissant des ingénieurs écologues, ma réponse ne saurait vous surprendre, monsieur Bellanger.

Je suis sensible à la préoccupation écologique que pourrait traduire l'apparition de la profession d'ingénieurs écologues. La création d'un statut spécifique aux ingénieurs écologues ne m'apparaît pas, toutefois, en l'état actuel des choses, la réponse la plus adaptée aux préoccupations exprimées par les uns et les autres.

Mon souci, partagé d'ailleurs, voilà quelques mois encore, par M. Nallet et, aujourd'hui, par M. Mermaz, ministre de l'agriculture, est de faire en sorte que les corps d'ingénieurs sortant des écoles du ministère de l'équipement ou du ministère de l'agriculture soient aptes à répondre aux préoccupations d'analyse de l'écologie.

Il me paraît très grave d'imaginer que l'écologie doit être un monde à part, une formation à part, une entité à part ; en effet, ce que nous souhaitons, c'est que les corps techniques de l'Etat soient imprégnés au maximum de l'obligation et de l'exigence de l'approche écologique.

La mise en place, en 1990, d'un recrutement sur titres, pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, permettra, je crois, de pourvoir ce corps en spécialistes de haut niveau ayant une formation écologique. Les formations seraient ainsi beaucoup plus complètes.

S'agissant de la politique des villes, outre M. Bellanger, MM. Bernard, Chervy et Vidal sont intervenus pour en souligner l'importance et l'urgence d'une action résolue en ce domaine.

D'une certaine façon, c'est aussi à la politique des villes que faisait allusion M. Laucournet quand il rattachait ses observations pertinentes sur le logement social à une approche beaucoup plus globale.

Les analyses que vous avez développées, mesdames, messieurs les sénateurs, rejoignent celles que j'avais pu évoquer dans mon intervention et celles qui ont été prononcées par M. le Président de la République et par M. le Premier ministre à Bron, cette semaine.

Vous avez à juste titre insisté sur le problème du foncier et sur les limites actuelles des outils dont disposent les collectivités locales pour faire face à une situation de forte pression foncière.

Je souhaiterais vous donner quelques indications à cet égard.

Dans les perspectives du texte que proposera le Gouvernement, au printemps prochain, nous envisageons de faire en sorte que les communes puissent être incitées à faire usage du droit de préemption urbain pour constituer des réserves foncières, ce qui ne leur est pas autorisé aujourd'hui. Ce droit de préemption pourra, par ailleurs, être délégué à un organisme d'H.L.M. pour la construction de logements sociaux. Nous pensons que ces mesures, très opérationnelles, répondraient à un besoin.

Je vous rappelle par ailleurs que la loi du 2 août 1989 a permis une extension de la procédure des Z.A.D., les zones d'aménagement différé, dans les zones naturelles des plans d'occupation des sols. Cette faculté sera élargie par les textes que nous préparons.

Mais il est nécessaire de disposer d'un outil adapté à l'échelle du problème posé.

C'est la raison pour laquelle, après concertation avec M. Besson, j'ai proposé à M. le Premier ministre de généraliser à travers le pays la création d'établissements publics fonciers qui auront un ressort régional, voire interrégional. Ils seront créés par les grandes agglomérations urbaines, en accord avec l'Etat, et fonctionneront grâce notamment, à une fiscalité propre. Cela existe à l'heure actuelle en Basse-Seine, en Lorraine et, pour partie, dans la région d'Ile-de-France. Il serait bon que l'ensemble des régions puissent disposer d'un tel outil.

Ces dispositions seront intégrées au projet de loi qui sera déposé au Parlement à la session de printemps.

M. Laucournet m'a interrogé sur le calendrier d'élaboration de ce texte. Une concertation se déroulera aux mois de janvier et de février. Un conseil des ministres qui se tiendra à la fin du mois de février examinera le projet de loi. Il sera alors présenté au Parlement au début de la session de printemps.

M. Bécart a indiqué que les 400 millions de francs affectés au fonds social urbain étaient insuffisants. Il est vrai que l'on peut toujours faire plus tant les besoins sont vastes. Il est également vrai que ce fonds percevait, voilà cinq ans, quelque 70 millions de francs. Mais, au-delà des crédits du fonds social urbain, le Gouvernement a engagé plusieurs milliards de francs par le biais des aides au logement social, des concours des différents ministères et des prêts de la Caisse des dépôts et consignations.

C'est en fait, la convergence de ces moyens qui doit permettre de réaliser une véritable politique de la ville, convergence à laquelle le chef de l'Etat appelait encore récemment.

Telles sont les précisions que je souhaitais apporter aux différents orateurs qui sont intervenus sur les problèmes de l'urbanisme et de l'architecture, laissant à M. Besson la tâche, plus délicate, de répondre aux questions relatives au logement social. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Louis Besson, ministre délégué.** Je demande la parole.

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

**M. Louis Besson, ministre délégué.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je me dois, d'abord, de répondre à l'intervention très documentée mais également très

critique de M. le rapporteur spécial. Je ne crois pas que, pour être qualifié de priorité nationale, un budget ait besoin de croître, chaque année, de 20 p. 100. La Haute Assemblée est généralement soucieuse de réduire à la fois les recettes et les dépenses du budget.

Dans le cas du logement, la traduction budgétaire de son caractère prioritaire a essentiellement eu lieu l'an dernier avec une croissance de quelque 20 p. 100 des moyens d'engagement. Voilà pourquoi j'ai indiqué tout à l'heure que le projet de budget pour 1991 était essentiellement un budget de consolidation, tout en faisant observer qu'il augmente tout de même de 5,76 p. 100. Cette progression est donc nettement supérieure à la hausse des prix.

La baisse des crédits de paiement, monsieur Cartigny, est due aux services votés, c'est-à-dire aux crédits nécessaires pour financer les programmes des années antérieures, essentiellement des années 1986, 1987 et 1988. Cette diminution, qui se répercute maintenant, est donc imputable à des choix passés.

La hausse des crédits, avez-vous dit, est beaucoup plus faible compte tenu de la compensation, en 1990, de l'insuffisance du fonds de concours. Certes, mais il serait tout de même paradoxal de nous reprocher d'avoir scrupuleusement tenu nos engagements sur le programme physique H.L.M. malgré ce problème du fonds de concours.

Non, monsieur le rapporteur spécial, non, messieurs Husson et Bécart, le logement n'est pas une fausse priorité.

Je remercie MM. Laucournet et Chervy d'avoir, au contraire, souligné, malgré leurs interrogations légitimes auxquelles je vais m'efforcer de répondre, que le budget confirmait le caractère prioritaire du logement. Je suis, par ailleurs, heureux que M. Guy Penne ait rappelé les progrès accomplis depuis deux ans dans le domaine des aides à la personne.

Parlons donc de la trésorerie des organismes d'H.L.M. puisqu'elle a été évoquée. Nous avons, en effet, sur ce point, sous-estimé les effets positifs du décret du mois de mars. Je dis bien « effets positifs », car le décret avait pour objet non pas de rapporter de l'argent, mais d'améliorer une situation paradoxale.

Était-il normal que, malgré une trésorerie s'élevant à plus de 45 milliards de francs, il existe, dans trop de cas, un tel déficit d'entretien des H.L.M. ?

Était-il normal que certains organismes d'H.L.M. mobilisent, par anticipation, des emprunts P.L.A. à 5,8 p. 100 pour les replacer, pendant un certain temps, à 10 p. 100 ? Est-ce conforme à leur objet social ? Non, bien entendu, et le décret de trésorerie a joué son rôle en contribuant à rétablir une situation plus normale.

Que s'est-il passé concrètement ? Des organismes ont amélioré leur programme d'entretien : tel était notre objectif. Certains ont acheté des terrains : nous approuvons, surtout s'ils construisent rapidement des logements sociaux.

D'autres, encore, ont remboursé par anticipation, comme ils y ont intérêt, des prêts à taux élevé, y compris des prêts adossés au livret A, ce qui redonne des marges de manœuvre utiles.

La plupart, enfin, ont renoncé à mobiliser les P.L.A. plus rapidement qu'il n'était nécessaire. Ils ont ajusté l'appel de ces fonds en fonction des travaux, ce qui a permis, c'est vrai, d'économiser 3 milliards de francs du livret A. Au total, on peut évaluer à 10 milliards de francs la diminution de trésorerie provoquée par ces modifications de comportement.

Michel Delebarre et moi-même nous en réjouissons, même si les sommes placées sur le livret A H.L.M. sont inférieures au montant envisagé. Nous n'avons pas hésité à surmonter cette difficulté grâce à un effort budgétaire accru.

M. Cartigny a parlé de détournement et M. Husson de captation, s'agissant des excédents de trésorerie, comme si l'on avait arraché aux organismes d'H.L.M. une partie de leur patrimoine. Je sais que quelques-uns réagissent ainsi dans le mouvement H.L.M.

Néanmoins, je tiens à leur rappeler que le patrimoine des H.L.M. est certes, pour partie, le fruit d'une gestion - beaucoup d'efforts entrepris dans ce sens sont à saluer, et nous le faisons - mais il est aussi le résultat de l'effort cumulé, d'une part, des locataires et, d'autre part, des contribuables. Ceux-ci ont plus qu'un droit de regard sur l'utilisation qui en est

faite. Ce qui donne aux organismes d'H.L.M. le droit, et même le devoir, d'interpeller les pouvoirs publics, c'est, bien sûr, leur vocation sociale.

Je réponds ainsi à M. Pradille que, dans l'attribution des crédits, nous tiendrons compte de la volonté des organismes d'H.L.M. de s'impliquer activement dans la lutte pour le droit au logement et contre la ségrégation sociale. Je donnerai des instructions en ce sens aux préfets à l'occasion de la circulaire de programmation qui leur sera adressée avant la fin de ce mois, afin que les crédits soient plus rapidement disponibles sur le terrain.

Plusieurs d'entre vous ont rappelé les crédits que le Parlement a votés dans deux domaines : le logement des plus défavorisés, d'une part, et la lutte contre la ségrégation, d'autre part. Il faut vérifier que ces moyens sont bien utilisés.

Les organismes demandeurs de nouveaux crédits contribuent-ils à la création de logements d'insertion, en étendant leur patrimoine à des logements acquis dans l'ancien ? Prospectent-ils prioritairement dans les communes comprenant moins de 20 p. 100 de logements sociaux pour l'achat de terrains ? Une disposition législative, vous le savez, donne cette possibilité ; il faut l'utiliser. Sont-ils engagés dans l'élaboration de protocoles d'occupation du patrimoine social ?

Tels sont les critères que nous souhaitons voir prendre en compte par les autorités qui décident de la répartition des crédits de l'Etat, en espérant parallèlement, bien sûr, que de nombreux organismes d'H.L.M. satisfassent à ces critères que nous considérons comme essentiels pour mieux répartir l'habitat social, diversifier davantage l'offre locative et, ainsi, concourir à un meilleur équilibre, indispensable à la réussite de l'avenir.

S'agissant des protocoles d'occupation du patrimoine social, M. Chervy m'a demandé où en était la mise en œuvre de la loi du 31 mai 1990. Le Gouvernement a décidé hier, à l'occasion du séminaire gouvernemental sur la ville, l'élaboration immédiate de ces protocoles dans les villes où se situent les 400 quartiers concernés par la procédure de développement social.

En outre, j'ai donné hier soir instruction aux préfets d'engager cette élaboration d'ici à la fin de ce mois, comme je vous l'avais indiqué dans mon propos initial.

Sur les autres points de la loi, j'ai évoqué la situation des plans départementaux. Sept sont déjà signés, dont celui de la Haute-Vienne, monsieur Laucournet. J'ajouterai seulement une précision concernant les baux à réhabilitation. Vous constaterez que le projet de loi de finances rectificative définit leur statut fiscal dans un sens tout à fait positif. Nous espérons qu'ils seront ainsi plus attractifs.

MM. Laucournet et Chervy se sont inquiétés de la baisse du nombre des mises en chantier, qui s'élèveront à 310 000 logements pour l'ensemble de l'année.

Les causes du recul par rapport à 1989 sont connues : il s'agit, d'abord, de la « désolvabilisation » due à la hausse des taux d'intérêt. Ce phénomène n'est pas propre à la France. Il s'agit, ensuite, de la baisse de la demande des P.A.P. Je l'ai évoquée dans mon propos liminaire. Il s'agit, enfin, de la réduction de l'investissement locatif privé due au fait que les promoteurs ont mis en chantier de nombreux programmes à la fin de 1989 afin de permettre à leurs acheteurs de bénéficier encore du régime alors en vigueur de réduction d'impôt, à savoir l'abattement dit Quilès-Méhaignerie. Il en est résulté une progression du nombre des mises en chantier en 1989, grâce à des opérations qui, bien entendu, ne se sont pas retrouvées en 1990. Nous enregistrons donc une baisse du nombre des mises en chantier. Mais je constate que le niveau des autorisations de construire est maintenant stabilisé depuis six mois.

Cela dit, il me semble utile d'explicitier la position du Gouvernement face à l'évolution du nombre des mises en chantier. Nous les examinons sous deux angles : l'activité du bâtiment, d'une part, car c'est une branche importante de l'activité nationale, et la volonté de répondre aux besoins d'habitat, d'autre part.

Dans ces deux domaines, les évolutions conduisent à relativiser l'importance du nombre des mises en chantier. D'abord, le logement neuf ne représente plus que 28 p. 100 du chiffre d'affaires du bâtiment. Le marché de l'entretien et de la réhabilitation, que le Gouvernement aide fortement - je remercie M. Pradille de l'avoir souligné - est maintenant plus important que la construction neuve.

Le développement de la réhabilitation permet aussi - c'est le deuxième élément - de mieux répondre aux besoins d'habitat. Des logements que l'on aurait jugé utile de détruire, voilà vingt ans, pour les remplacer par des logements neufs, sont aujourd'hui remis sur le marché grâce à des travaux importants.

De même, nous cherchons à mobiliser, vous le savez, ne serait-ce qu'une partie des deux millions de logements privés vacants.

Bien sûr, il est nécessaire de construire un peu plus de 300 000 logements ; les études de l'I.N.S.E.E. le montrent. Mais il importe, avant tout, que ces logements soient construits là où la tension du marché l'exige. Nous manifestons cette volonté de sélectivité dans la programmation, et les mesures décidées en matière de P.A.P. y contribueront.

A ce sujet, j'ai été pour le moins étonné de la dureté des propos tenus par MM. Husson et Balarello qui ont évoqué, l'un et l'autre, un effondrement qu'ils ont plus attribué au ministère des finances qu'à celui de l'équipement et du logement. Ces jugements très tranchés ne tiennent pas compte d'une réalité sur laquelle je souhaite insister.

La baisse du nombre de candidats potentiels à l'accession à la propriété est due au fait qu'ils ont pris conscience du coût que représente la maîtrise de l'inflation. Je m'explique. L'accession à la propriété dans une longue période d'inflation à deux chiffres revenait pratiquement à « solvabiliser » artificiellement les acquéreurs puisque l'on a calculé que le coût de leur logement s'en trouvait réduit d'un tiers. Personne ne remet en cause la nécessité de maîtriser l'inflation. Mais, nous devons tous en convenir, il en résulte un renchérissement du coût des logements et, de ce fait, un ralentissement de l'accession à la propriété.

Si l'on ne veut pas s'en tenir à cette donnée pourtant très objective, que l'on ne fasse pas à ce gouvernement un procès illégitime. La sous-consommation, voire la non-consommation, des P.A.P., pour une part, M. Delebarre et moi l'avons trouvée induite dans le budget de 1989.

A quoi tenait cette non-consommation ? Elle tenait à la baisse du nombre de candidats à l'accession sociale, mais elle tenait aussi au fait que, pour être éligible à un P.A.P., il fallait disposer de ressources n'atteignant pas un plafond, lequel n'avait pas été revalorisé en 1986, ni en 1987, ni en 1988.

Si nous nous attachons, M. Delebarre et moi-même, avec l'appui de tout le Gouvernement, à relever les plafonds de ressources, c'est bien parce que nous voulons à tout prix ressusciter ou maintenir en vie un produit qu'on avait laissé à l'abandon dans une sorte d'extinction programmée.

Ce n'est donc pas à nous qui faisons des efforts pour que ce produit soit à nouveau consommé et qu'il réponde aux demandes que l'on peut, me semble-t-il, adresser le reproche très dur qui nous a été fait tout à l'heure.

Au demeurant, j'indiquerai que, cette année, en février est intervenu un relèvement général de 6 p. 100 dans les trois zones.

Par ailleurs, tout récemment, a été prise la décision de procéder à un nouveau relèvement différencié selon les zones, de manière que le P.A.P. puisse effectivement être utilisé dans l'ensemble du territoire. Elle sera appliquée très prochainement. C'est l'explication des trois taux différents de 15 p. 100, 5 p. 100 et 2 p. 100. Bien entendu, pour prendre conscience du véritable relèvement, il faut ajouter à ces pourcentages celui qui a été appliqué au début de l'année. Ainsi, la majoration du plafond de ressources est de 21 p. 100 pour la zone I, de 11 p. 100 pour la zone II et de 8 p. 100 pour la zone III. C'est d'ailleurs le même objectif que nous poursuivons avec la hausse des prix témoins de 7 p. 100 en zone I et de 2,5 p. 100 en zone II.

Je peux vous confirmer, monsieur Balarello, que ces hausses permettront d'augmenter en conséquence les prix de référence, et de fixer la charge foncière de référence à un niveau plus adapté qu'aujourd'hui à la réalité des marchés. Mes services y travaillent actuellement, de même qu'ils travaillent sur la question du zonage, lequel, nous en convenons tous, n'est pas parfait.

Nous connaissons parfaitement le souhait de nos concitoyens en matière d'accession à la propriété. Lors du recensement de 1982, moins de 52 p. 100 des Français étaient propriétaires de leur logement ; ils sont 55 p. 100 aujourd'hui.

M. de Catuelan a affirmé que nous avons financé les P.A.P. par report en 1989 et 1990. C'est vrai pour 1989, mais c'est faux pour 1990, année pour laquelle nous avons inscrit en loi de finances des crédits nouveaux à ce titre, crédits qui ont été, je l'ai dit dans mon propos liminaire, modifiés par le mécanisme d'apport personnel accompagné d'un relèvement de la quotité pour faire des P.A.P. des produits fiables.

S'agissant de la construction neuve, je crois que la réalité invite à plus de nuance que n'en ont fait preuve ceux qui ont prononcé des propos très critiques. Je rappelle que la France est, aujourd'hui, sur ce point, le meilleur élève de la classe européenne, puisque l'Allemagne et l'Italie n'auront achevé que moins de 300 000 logements cette année et la Grande-Bretagne 180 000. Tous les pays sont affectés par la hausse des taux d'intérêt que j'évoquais à l'instant.

J'étais à Milan avant-hier pour participer à une réunion des ministres européens du logement. J'ai été frappé de constater à quel point mes collègues faisaient le même constat : les évolutions financières, leurs conséquences sur l'épargne ont tendance à limiter les marges de manœuvre de la politique du logement.

On le voit avec l'érosion du livret A, dont ont parlé MM. Laucournet, Chervy et Bécart. On le voit avec l'essoufflement de l'épargne logement, évoqué également dans le rapport de M. Cartigny. On le voit encore avec l'érosion du parc locatif privé.

Incontestablement, une mise à plat des liens entre l'épargne et le financement de logements est nécessaire. Le Gouvernement en est convaincu.

Je peux vous dire que le Premier ministre lui-même va demander au commissariat général du Plan d'organiser une réflexion d'ensemble sur ces questions. Cette réflexion concernera aussi bien les circuits de financement du logement locatif social que l'épargne logement ou l'épargne immobilière investie dans le logement locatif privé.

Le logement locatif privé est en effet indispensable. Le tout social n'est pas seulement impossible sur le plan budgétaire, il n'est pas non plus souhaitable si l'on veut préserver un équilibre au niveau de la ville. Ce n'est pas un hasard si le Premier ministre nous a indiqué justement hier, à l'occasion du séminaire sur la ville, la commande qu'il veut passer au Plan.

Il faut donc mieux définir dans quelles conditions peut s'exercer la production privée du service que représente l'usage d'un logement.

Le mandat qui sera confié au Plan inclura ainsi la réflexion sur la fiscalité immobilière que M. Laucournet a demandée et que je sais unanimement souhaitée.

Il faut voir là un nouveau signe favorable, après que la déduction forfaitaire sur les revenus fonciers a été fixée par l'Assemblée nationale à 8 p. 100 et non pas à 5 p. 100.

Vous savez que Michel Delebarre et moi-même sommes favorables à un statut fiscal spécifique au secteur de la location de logements tel qu'il est présenté dans le rapport de M. Guy Penne. Je n'aurais pas été personnellement gêné par le fait que l'on applique à la location de bureaux, de locaux commerciaux ou à celle de logements des taux de déduction forfaitaire différenciés. Je regrette un peu que votre assemblée ait supprimé purement et simplement l'article 16 du projet de loi de finances tel que l'avait adopté l'Assemblée nationale. L'amender dans le sens d'une différenciation eût été à mes yeux plus constructif.

Après avoir évoqué le secteur locatif privé, je reviens un instant sur le secteur locatif social et sur le livret A.

Vos inquiétudes ont été nourries par des simulations assez anciennes, présentées parfois de manière alarmiste par des organes de presse. Je me réjouis donc de la mise au point effectuée hier par la Caisse des dépôts et confirmée par le ministre des finances. Vous savez par ailleurs que, dès que la situation est devenue préoccupante, à cause notamment de la concurrence du P.E.P. et des S.I.C.A.V. monétaires, le Gouvernement a pris plusieurs mesures et décidé notamment le relèvement du plafond de dépôts.

La situation est stabilisée depuis le mois d'avril et toutes les études disponibles montrent que, au moins pour les trois ans à venir, le financement du logement social sera assuré par le seul livret A.

Il reviendra à la commission mise en place par le commissariat général du Plan d'explorer le champ des possibilités au-delà de cet horizon. Vous savez que des discussions sont en cours avec le Crédit mutuel pour utiliser le « livret bleu ». Il y d'ailleurs d'autres livrets défiscalisés.

Mais nous avons la conviction - est-elle partagée par Pierre Bérégovoy - que le livret A doit rester le socle sur lequel repose le financement du logement social. Ni Michel Delebarre ni moi-même ne pourrions accepter un système qui reposerait sur le marché obligataire, impliquant des besoins énormes en subventions complémentaires, et qui soumettrait la réalisation des programmes aux aléas de l'évolution des taux d'intérêt.

Les difficultés que nous rencontrons pour le financement des P.A.P. soulignent les dangers que comporterait, pour le logement locatif social, un tel système ultra-libéral, que ne peuvent souhaiter que des apprentis sorciers.

Cela me donne l'occasion d'évoquer à nouveau le programme P.A.P. pour 1991. Vos rapporteurs ont tous exprimé leurs inquiétudes à ce sujet, ainsi que MM. Husson, Bécart, Pradille et Vidal.

Michel Delebarre et moi-même considérons que le programme de 40 000 P.A.P. est un minimum, parce que la baisse de l'accession sociale se traduit par des tensions sur le locatif social ; plusieurs d'entre vous l'ont souligné.

Le programme physique de 40 000 P.A.P. doit être réalisé. Pour tenir compte du renchérissement des ressources, le Gouvernement a été amené à relever le taux d'intérêt des P.A.P. de 0,6 p. 100, soit une hausse sensiblement inférieure à celle qui est enregistrée sur les prêts conventionnés et qui ne devrait pas avoir de conséquence significative sur la demande de P.A.P., comme l'a d'ailleurs souligné M. Cartigny dans son rapport.

Nous ne savons pas quelle sera l'évolution des taux d'intérêt en 1991. Si elle n'apparaissait pas compatible avec les crédits inscrits dans ce projet de budget, il est clair que le Gouvernement devrait prendre en gestion les mesures nécessaires pour assurer le financement du programme prévu.

Le fait qu'une dotation complémentaire de 200 millions de francs soit accordée par la loi de finances rectificative pour satisfaire la totalité de la demande de P.A.P. en instance, le fait que, sur la ligne fongible, le programme physique annoncé pour 1990 soit respecté, le fait, enfin, que le budget du logement n'ait pas eu à subir les mesures d'économies consécutives à la crise du Golfe, nous semblent témoigner de la volonté claire du Gouvernement.

MM. Bécart et Husson m'ont interrogé sur la situation de leur région.

Effectivement, monsieur Bécart, il n'existe pas de ligne budgétaire spécifique pour la reconstruction ou la rénovation des cités minières.

Au demeurant, le Premier ministre s'est engagé, dans le cadre de la reconversion du patrimoine des houillères du Nord-Pas-de-Calais, à accélérer la réhabilitation du parc de logements gérés par la Soginorpa.

Ainsi, le rythme de réhabilitation devrait, à compter de 1991, croître de 50 p. 100 en passant de 2 000 logements par an à 3 000 logements par an. Une dotation a été réservée à cet effet sur le budget de l'A.N.A.H.

Par ailleurs, la situation particulière du Nord-Pas-de-Calais est prise en compte dans la programmation des aides de l'Etat. Ainsi, la dotation P.L.A.-P.A.L.U.L.O.S. en catégories II et III de la région Nord-Pas-de-Calais est passée de 267 millions de francs en 1989 à 327 millions de francs en 1990, soit une augmentation de 22 p. 100.

Quant à la Lorraine, monsieur Husson, il est exact que sa dotation a connu une érosion entre 1986 et 1989, érosion qui reflétait essentiellement l'évolution à la baisse de la dotation nationale. En revanche, en 1990, la région Lorraine a profité de l'accroissement de la dotation nationale.

Ainsi, ses crédits fongibles, toutes catégories confondues, sont passés de 138 millions de francs à 158 millions de francs.

La dotation de la Moselle a connu, elle aussi, une évolution favorable, même si elle n'est passée que de 62 millions de francs en 1989 à 65,7 millions de francs en 1990.

Je tiens à souligner que, dans la région Lorraine en particulier, la mobilisation du parc privé vacant constitue, à côté du P.L.A., une autre bonne réponse à la demande de logements.

Je rappellerai à M. de Catuelan que l'article 70 du projet de loi de finances prévoit l'extension des déductions fiscales pour les économies d'énergie aux locataires, ce qui doit lui donner satisfaction.

M. Vidal a eu raison d'évoquer le logement des étudiants. Nous nous trouvons confrontés, en effet, à une explosion de la démographie étudiante : il y a 40 000 nouveaux étudiants par an, alors que le déficit de l'offre de logements par les centres régionaux des œuvres universitaires et scolaires est déjà très ancien.

Nous avons donc prévu d'effectuer un effort particulier sur ce point dans le budget de 1991, avec la programmation de 6 000 logements P.L.A. étudiants supplémentaires, qu'il faut comparer aux 2 300 logements construits en 1990.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je souhaitais apporter à vos questions, qui m'ont permis d'explicitier plus avant la politique que Michel Delebarre et moi-même entendons conduire.

Permettez-moi, au terme de ce débat intéressant, de rappeler notre entière détermination pour que le droit au logement décent pour tous devienne progressivement une réalité.

« Créer des logements de qualité, rendre solvables lorsqu'ils ne le sont pas leurs locataires potentiels, s'assurer que l'utilisation du parc social va bien à ceux qui en ont le plus besoin, mais aussi que le mode de construction, l'urbanisme, l'endroit où l'on place ces nouveaux logements puissent répondre au besoin qui s'affirme de plus en plus d'un cadre de vie, d'un mode de vie, d'une place dans la vie... » Ces propos que tenait récemment M. le Président de la République, Michel Delebarre et moi-même entendons bien les traduire concrètement sur le terrain.

Tel est bien le sens des mesures budgétaires que nous vous présentons et dont nous souhaitons l'adoption par le Sénat. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que les crédits concernant l'urbanisme, le logement et les services communs, inscrits à la ligne « Equipement, logement, transports et mer », seront mis aux voix à la suite de l'examen des crédits de la mer.

## ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III, 430 314 003 francs. »

La parole est à Mme Beaudeau.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Messieurs les ministres, je voudrais attirer votre attention sur la situation de mon département, le Val-d'Oise. Je suis en effet contrainte, politiquement et moralement, de signaler au Gouvernement que vous représentez les problèmes de logement qui s'y posent.

Le département du Val-d'Oise est jeune, en pleine expansion. Mais il connaît des retards et des besoins multiples, que les débats budgétaires nous donnent l'occasion de faire apparaître.

Pour une fois, je partagé l'avis de M. le préfet du Val-d'Oise : il faut, a-t-il dit, rassembler les énergies pour résoudre le problème essentiel de notre département, celui du logement. Au demeurant, c'est aussi l'avis du conseil départemental de l'habitat, qui s'est réuni le 8 novembre dernier.

Le Val-d'Oise fut terre d'expérimentation des grands ensembles - pensez à Sarcelles, dans les années cinquante à soixante - et il est devenu celui des villes nouvelles. Toutefois - pardonnez-moi de vous le dire brutalement - les problèmes des Valdoisiers n'ont pas été résolus. Non seulement ils demeurent, mais ils s'aggravent.

Comme l'écrit M. Jacques Bellanger dans un rapport sur le logement, il ne faudrait pas étendre encore une fois la ville nouvelle de Cergy, au nom de l'élargissement de l'offre foncière. De nombreux élus de mon département s'élèveraient contre une telle tentative.

Actuellement, 26 000 demandes prioritaires de logement sont enregistrées en préfecture. Or, 26 000 demandes, cela représente le logement de 70 000 habitants, soit la population d'une sous-préfecture.

Les questions que je vous pose, messieurs les ministres - et que vous posent certainement tous les parlementaires du Val-d'Oise, y compris les socialistes - sont les suivantes : pourquoi les P.L.A., pourtant insuffisants, ne sont-ils pas utilisés ? Est-ce spécifique au département du Val-d'Oise ? L'office départemental d'H.L.M. n'a aucune ambition ; d'ailleurs, il

ne construit rien. Pourquoi ? Les prix des terrains grimpent ; des terres agricoles estimées hier à 30 francs le mètre carré vont atteindre 1 000 francs le mètre carré. Comment construire, dans ces conditions, des logements sociaux ?

Il est devenu urgent, messieurs les ministres, que, dans mon département comme dans beaucoup d'autres, tous ceux qui ont une part de responsabilité et de décision dans le domaine du logement puissent être associés pour une autre politique.

Celle-ci passe par plusieurs orientations, que je voudrais rappeler : la construction de 10 000 logements sociaux chaque année est indispensable dans le département du Val-d'Oise, avec une aide pour les acquisitions foncières, car les prix sont trop élevés ; il faut diminuer de 10 p. 100 les loyers, car les familles n'arrivent plus à payer ; nous souhaitons la réhabilitation des logements dans les cités dégradées et vieillissantes, avec une fixation à 80 000 francs de la subvention P.A.L.U.L.O.S., car 70 000 francs ne sont plus suffisants aujourd'hui, d'autant que, dans cette somme, le montant de la T.V.A., qui ne correspond pas à des travaux, est trop important ; nous voulons aussi une réhabilitation sans augmentation de loyer, avec une aide renforcée de l'Etat ; enfin, il faut mettre en œuvre la pratique de la réquisition pour les logements non occupés depuis un certain temps.

Je souhaite également que l'Etat, par le canal des administrations, apporte son aide à la société nationale immobilière, qui gère des logements loués à des fonctionnaires et appartenant à la compagnie immobilière de logements. C'est une question importante, qui concerne de nombreux logements de mon département.

Le problème du logement est devenu essentiel dans le Val-d'Oise.

Votre projet de budget, messieurs les ministres, n'est pas à la hauteur des réalités. Vos intentions, c'est sûr, ne sont pas contestables, mais vos moyens sont réduits.

De plus en plus nombreux, des gens n'ont pas de toit pour s'abriter et pour dormir. Ce ne sont pas des « petits Poucet rêveurs » ! La société doit s'occuper d'eux.

Je m'en tiendrai à ces chiffres, qui sont d'ailleurs les vôtres, messieurs les ministres : 400 000 sans-abri et 2 500 000 logements inoccupés. L'abbé Pierre veut installer ces gens dans ces logements inoccupés. S'il le faut, j'y suis prête, ce serait, pour moi comme pour l'abbé Pierre, un acte conforme à la morale et à la dignité humaine.

Je vous demande non la réouverture des asiles de nuit, de ces anciens asiles que tout le monde a voulu voir disparaître, mais de donner, messieurs les ministres, de nouveaux moyens aux collectivités locales et aux administrations, pour que de nouvelles mesures soient prises.

**M. le président.** Par amendement n° II-18, M. Cartigny, au nom de la commission des finances, propose de réduire les crédits figurant au titre III de 228 248 828 francs.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial.** Monsieur le président, je défendrai en même temps les quatre amendements n° II-18, II-19, II-20 et II-21, car ils ont un objet similaire.

Loin d'être, comme leur apparence pourrait le laisser croire, des amendements de réduction indicative de crédits, ils ne sont que la traduction de la position de rejet du budget de l'urbanisme et du logement que votre commission des finances vous propose d'adopter.

Comme vous le savez, le Sénat est appelé à se prononcer par un seul vote sur les crédits de l'urbanisme et du logement, des transports intérieurs, de l'aviation civile, de la météorologie et de la mer. Aussi, compte tenu des positions adoptées sur ces différents budgets, il est nécessaire de rejeter les crédits de l'urbanisme et du logement avant d'émettre un vote favorable sur l'ensemble des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, ainsi amendés.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-18, repoussé par le Gouvernement.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Le groupe communiste vote contre.

*(Après une première épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, n'adopte pas l'amendement.)*

**M. le président.** Le vote sur le titre III est réservé.

« Titre IV, 4 289 490 368 francs. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° II-19, présenté par M. Cartigny, au nom de la commission des finances, tend à réduire ces crédits de 833 459 224 francs.

Le second, n° II-43, déposé par MM. Delong, Lombard, Simonin, Husson, Prouvoyeur et Oudin, tend à réduire ces crédits de 12 000 000 francs.

L'amendement n° II-19 a déjà été exposé par son auteur.

L'amendement n° II-43 est-il soutenu ?...

Je constate qu'il ne l'est pas.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° II-19 ?

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-19, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission des finances. *(Sourires sur les travées socialistes.)*

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

*(Il est procédé au comptage des votes.)*

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 60 :

Nombre des votants .....	316
Nombre des suffrages exprimés .....	315
Majorité absolue des suffrages exprimés	158
Pour l'adoption .....	224
Contre .....	91

Le Sénat a adopté.

Le vote sur le titre IV est réservé.

**(M. Etienne Dailly remplace M. Michel Dreyfus-Schmidt au fauteuil de la présidence.)**

## PRÉSIDENCE DE M. ÉTIENNE DAILLY

### vice-président

### ÉTAT C

**M. le président.** « Titre V. - Autorisations de programme, 11 526 509 000 francs.

« Crédits de paiement, 4 676 224 000 francs. »

Par amendement n° II-20, M. Cartigny, au nom de la commission des finances, propose :

« I. - De réduire ces autorisations de programme de 304 477 000 francs.

« II. - De réduire ces crédits de paiement de 118 149 000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial.** Monsieur le président, j'ai défendu par avance cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-20, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission des finances.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

**M. le président.** Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 61 :

Nombre des votants .....	317
Nombre des suffrages exprimés .....	316
Majorité absolue des suffrages exprimés	159
Pour l'adoption .....	225
Contre .....	91

Le Sénat a adopté.

Le vote sur le titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme, 15 998 349 000 francs.

« Crédits de paiement, 5 959 012 000 francs. »

Par amendement n° II-21, M. Cartigny, au nom de la commission des finances, propose :

« I. - De réduire ces autorisations de programme de 14 050 202 000 francs.

« II. - De réduire ces crédits de paiement de 5 078 658 000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial.** Cet amendement a le même objet que les précédents.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-21, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Le vote sur le titre VI est réservé.

J'appelle en discussion l'article 88 rattaché aux crédits de l'urbanisme, du logement et des services communs.

### Équipement, logement, transports et mer

#### I. - URBANISME, LOGEMENT ET SERVICES COMMUNS

##### Article 88

**M. le président.** « Art. 88. - Après le 7° de l'article L. 831-2 du code de la sécurité sociale, il est inséré un 8° et un 9° ainsi rédigés :

« 8° Les personnes occupant un logement situé dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de la Seine-et-Marne, des Yvelines, de l'Essonne et du Val-d'Oise.

« 9° Les personnes occupant un logement situé dans les départements de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Guyane et de la Réunion. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 88.

(*L'article 88 est adopté.*)

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'urbanisme, le logement et les services communs.

### Équipement, logement, transports et mer

#### V. - MER

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer : V. - Mer : marine marchande, ports maritimes.

La parole est à M. le ministre.

**M. Jacques Mellick, ministre délégué à la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, c'est toujours avec un réel plaisir que je viens, ici, avec Michel Delebarre, pour vous parler des choses de la mer.

En effet, plus qu'ailleurs peut-être, même si nous sommes parfois en désaccord, nous avons le sentiment que l'air du large souffle dans cette enceinte et que les rapporteurs, que je salue tout particulièrement, y ont le « pied marin », n'est-ce pas, monsieur de Catuelan ?

Il est vrai que cette qualité est essentielle pour affronter les turbulences de l'année à venir.

J'ai l'espoir que le projet de budget que Michel Delebarre et moi-même, nous vous présentons ce soir peut nous y aider : les moyens de fonctionnement du ministère progressent correctement, j'allais dire bien - plus de 3,5 p. 100 hors E.N.I.M., établissement national des invalides de la marine - et les crédits d'investissement connaissent une très forte croissance - près de 8,5 p. 100 en autorisations de programme et de 9,6 p. 100 en crédits de paiement - par rapport à 1990.

En tout, cela représente près de 6,5 milliards de francs en 1991, non seulement pour affronter les turbulences et rendre la mer plus sûre, mais aussi pour préparer l'avenir.

En ce qui concerne la pêche, la conjonction de la raréfaction de la ressource et du renchérissement des coûts rend la situation particulièrement préoccupante.

Dans ce contexte, la construction européenne apparaît à beaucoup comme une contrainte supplémentaire.

Tel est, en effet, le paradoxe. La construction européenne représente bien l'avenir du « vieux continent », mais elle est souvent ressentie, dans le monde de la pêche, plus comme une menace que comme une chance.

L'intégration des politiques y est, en effet, très largement réalisée et le rôle des ministres consiste, bien souvent, à assurer, dans leurs pays respectifs, la traduction des politiques préparées par la Commission et décidées par le conseil des ministres européens. A Bruxelles, j'ai parfois l'impression d'être le parlementaire des pêcheurs français ou le secrétaire général du syndicat des pêcheurs français. La France pèse d'un poids important, certes, mais qui n'est jamais que celui de ses dix voix, dix voix sur soixante-seize pour faire entendre les espoirs et les craintes des pêcheurs français qui pêchent toutes les espèces et dans toutes les zones. C'est dire si les compromis sont, hélas ! difficiles à trouver car, à l'évidence, quand on parle de compromis, il faut savoir faire des choix.

Alors, d'aucuns s'interrogent : pourquoi ne pas refuser cette discipline commune qui contraint la France, enserrée entre l'intransigeance des « transformateurs » de l'Europe du Nord et l'esprit de conquête des producteurs du Sud ?

Pourquoi ne pas simplement dire : « non », adopter une attitude de refus, en un mot sortir du jeu communautaire ?

La réponse est simple et tient en deux phrases. Les pêcheurs français vont chercher les deux tiers de la ressource dans les eaux appartenant à d'autres pays de la Communauté européenne - je crois qu'il ne faut jamais l'oublier. Les aides octroyées à la pêche française à l'échelon national sont évidemment conditionnées par l'adhésion au cadre communautaire et ne valent que pour autant qu'elles le respectent.

Pour ces raisons, Michel Delebarre et moi-même savons bien que la logique communautaire ne peut être récusee et qu'elle ne peut être infléchie qu'à condition qu'elle soit d'abord acceptée.

Dans le contexte difficile de la pêche française et malgré l'objectif de diminution des flottilles dans le cadre du programme d'orientation pluriannuel des pêches, le P.O.P. européen, le Gouvernement a décidé de maintenir en 1991 le niveau élevé des aides à la pêche inscrites en 1990, soit 135 millions de francs en autorisations de programme pour la

modernisation des flottilles et 59 millions de francs de crédits de subvention pour intervenir sur les marchés et dans le secteur des pêches.

Mais, au-delà de ces chiffres, qu'il s'agisse de la ressource ou de sa préservation, de l'activité de pêche ou de l'accès à la profession de pêcheur, de nouvelles orientations s'imposent nécessairement.

Tel est le sens de la réflexion à laquelle Michel Delebarre et moi-même avons convié les professionnels, qui doit maintenant déboucher sur des propositions, et à laquelle nous joindrons nos conclusions.

Plusieurs de vos rapporteurs, MM. Régnauld et de Catuelan en particulier, l'ont souligné dans leurs rapports écrits et je les en remercie, ce projet de budget marque la volonté du Premier ministre de confirmer l'engagement pris par le Gouvernement en 1990 de mettre en place un plan pluriannuel d'aide et de soutien à la flotte de commerce sous pavillon français.

La nécessité d'une action forte et résolue s'inscrivant dans la durée est plus que jamais avérée : dans un contexte de réduction des échanges internationaux et de surcapacité des moyens de transport, tous les armements français ou étrangers connaissent ou vont connaître des difficultés.

Les mesures d'aide à la flotte de commerce, qu'il s'agisse de l'aide à l'investissement ou à la modernisation, de la modulation des charges sociales ou des mesures fiscales, constituent une réponse opportune aux évolutions que dessine la situation actuelle.

Tout a déjà été dit ou presque : l'importance des montants de l'effort public - plus de 400 millions de francs pour la deuxième année consécutive - la rapidité des effets, la décroissance des sorties de flotte et, corrélativement, des pertes d'emplois, la justesse du choix, la confirmation récente de la nécessité du maintien d'une capacité de transport importante sous pavillon national.

Permettez-moi, une fois encore, de souligner la clairvoyance de tous ceux - je sais qu'ils sont nombreux dans cette enceinte - qui ont soutenu la démarche que Michel Delebarre et moi-même avons entreprise voilà un peu plus d'un an.

En matière portuaire, les crédits d'entretien connaissent, certes, une légère baisse. L'Assemblée nationale, sensible, comme votre rapporteur pour avis, M. Le Grand, à la situation qui aurait pu en résulter pour les ports, a décidé de combler cette réduction à hauteur de 6 millions de francs. Je veux, ici, l'en remercier et le rassurer : cet effort de remise à niveau des crédits sur ce chapitre et l'importance des gains de productivité régulièrement dégagés en matière d'entretien portuaire permettront, j'en suis sûr, de répondre, au moins pour partie, à ses préoccupations.

Votre rapporteur pour avis pour les ports, M. Le Grand, a largement exposé les raisons qui le conduiraient à émettre un avis défavorable à l'adoption des crédits des ports qu'il juge insuffisants eu égard aux impératifs de compétitivité.

Mesdames et messieurs les sénateurs, à partir d'analyses justes, que je ne conteste pas, prenons garde de ne pas tirer de conclusions hâtives.

Aujourd'hui, les ports français doivent renforcer leur compétitivité et sans cesse s'aligner sur les performances des ports les plus brillants de nos voisins les plus proches.

Cela suppose, comme il a été souligné à juste titre, des efforts sur chacun des maillons de la chaîne de l'acheminement portuaire : la manutention et la desserte terrestre en particulier. J'y ajouterai, pour ma part, la fiabilité, et parfois aussi les conditions dans lesquelles les investisseurs privés acceptent de prendre des risques financiers importants, gage de la confiance qu'ils mettent dans l'avenir de leur port et des efforts qu'ils sont prêts à entreprendre pour le faire prospérer, et ce au-delà des intentions et des mots.

Le 29 octobre dernier, à l'Assemblée nationale, Michel Delebarre a appelé toutes les parties concernées à une vaste réflexion sur les voies et moyens de la modernisation portuaire. Je vous convie également à cette démarche et le répète avec force après lui : il existe un avenir pour les ports en France, mais il ne peut se réduire au seul calcul des kilomètres linéaires de quoi que la dotation d'investissement de l'Etat permet de réaliser chaque année. Certes, il est commode de le penser ou de le dire, mais, en 1990, cela ne correspond pas à la vérité.

Comme l'a justement écrit M. Tony Larue, votre rapporteur spécial de la commission des finances, ce budget est un budget de transition. Avec 309 millions de francs d'autorisations de programme et 298 millions de francs de crédits de paiement, l'Etat honorera ses engagements, en particulier dans le cadre des contrats de plan passés avec les régions concernées.

Une mer plus sûre, ai-je l'habitude de dire. Cela est important.

Préserver nos côtes, les navires et, surtout, les hommes qui y travaillent ou plus simplement y prennent leurs loisirs, tels sont nos objectifs.

La lutte contre la pollution et la protection du milieu maritime constituent l'un des axes de mon action. La poursuite de la mise en œuvre des schémas de mise en valeur de la mer en liaison avec les élus du littoral constitue une de ses données permanentes. Mais, chacun le sait, dans ce domaine, la seule dimension nationale est insuffisante.

Ainsi, très récemment, à Lisbonne, j'ai signé, au nom de la France, un accord international de coopération avec l'Espagne, le Maroc, le Portugal et la Communauté économique européenne en matière de lutte contre la pollution. C'est l'ensemble de l'arc mer du Nord-Manche-Atlantique qui est ainsi protégé.

Dans le même esprit, je suis intervenu auprès de l'organisation maritime internationale pour améliorer encore la sécurité des navires et, à la demande du Premier ministre, j'ai invité à Paris, au mois de mars 1991, l'ensemble des Etats signataires du mémorandum sur le contrôle par l'Etat du port, à venir discuter du renforcement du contrôle des navires et de la qualification des équipages.

La surveillance de la navigation est un aspect essentiel de la prévention des sinistres. Les crédits qui y concourent connaîtront un fort accroissement en 1991 - 23 p. 100 en crédits de paiement - pour assurer le renouvellement de notre système de balisage et accélérer la modernisation des cinq centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les C.R.O.S.S. On ne rappellera jamais assez combien les hommes qui en assurent la responsabilité font un travail important et il faut leur en rendre hommage.

Derrière tous ces efforts, il s'agit, bien évidemment, de sauver des vies. A cet égard, le bilan est éloquent : 4 816 actions ont été coordonnées en 1989 par les C.R.O.S.S. et la société nationale de sauvetage en mer a mené, pour sa part, 1 956 opérations de secours. Je tiens, une nouvelle fois, à saluer, ici, tous ceux qui, sous l'autorité des préfets maritimes, participent à cette mission difficile.

Je voudrais aussi rappeler l'action de la mission interministérielle de la mer, que M. Delebarre et moi-même avons sous notre responsabilité, par délégation du Premier ministre, et qui est présidée par l'amiral Gagliardi. Chaque jour, on peut mesurer davantage l'intérêt, l'importance et l'efficacité de cette mission. C'est un exemple dont beaucoup de pays s'inspirent. Tout récemment encore, les Britanniques ont engagé une démarche semblable à la nôtre. Je disais, voilà quelques instants, qu'une mer sûre était indispensable et qu'il fallait également préparer l'avenir. La formation est bien le domaine où cette expression prend tout son sens.

Vous le savez, le ministère de la mer a la responsabilité de l'enseignement maritime.

La réforme des formations est engagée depuis 1988 : le Gouvernement l'a poursuivie cette année à un rythme rapide, avec le concours actif et positif des professions maritimes.

Signe évident du redressement : dans les écoles nationales de la marine marchande, plus de 250 candidats se sont disputés les 80 places offertes au concours de capitaine de 1<sup>re</sup> classe ; pour que vous puissiez mesurer le chemin parcouru, je rappellerai simplement que 50 candidats avaient concouru pour les 70 places mises au concours de 1988.

Pour les formations supérieures, le nouveau cursus d'études est donc désormais en place.

S'agissant de l'enseignement secondaire, 17 écoles maritimes et aquacoles implantées sur tout le littoral sont en passe d'accéder au statut de lycées maritimes.

Pour cela, les formations doivent être renouvées afin d'offrir dans les trois secteurs du commerce, de la pêche et des cultures marines, une véritable filière de formation avec le C.A.P. comme niveau de base et le baccalauréat professionnel comme niveau terminal.

Un nouveau C.A.P. de marin-pêcheur a été mis en œuvre au mois de septembre 1990. Des B.E.P. concernant tout à la fois la pêche et le commerce sont en préparation pour la prochaine rentrée scolaire. Pour cette même rentrée, la création d'un baccalauréat professionnel, qui devient chaque jour plus nécessaire, est étudiée avec la profession conchylicole.

Sur le plan des structures éducatives, une procédure de concertation avec les régions a été engagée depuis le début de cette année, en vue de l'attribution du statut d'établissement public local d'enseignement aux écoles maritimes et aquacoles. D'ores et déjà, les régions Languedoc-Roussillon, Nord - Pas-de-Calais, Haute-Normandie et Corse ont opté pour cette formule. Les autres régions sont sur le point de délibérer et il faut espérer un aboutissement favorable, tant il est vrai que la rénovation des formations doit impérativement être accompagnée d'une gestion décentralisée des écoles.

Je suis convaincu que la Haute Assemblée aura à cœur de créer des conditions justes et équilibrées de cette décentralisation, qui favorisera une meilleure insertion de la formation maritime dans le tissu local.

Le budget, mesdames, messieurs les sénateurs, représente un moment privilégié qui nous permet de nous projeter dans l'avenir. C'est aussi le moment de se souvenir que rien d'important ou de grand ne se fait qui ne prenne en compte notre passé et notre histoire.

Sous l'impulsion de certains d'entre vous et, au premier rang, de M. de Catuelan, un grand projet est en train de naître : celui d'un conservatoire national du patrimoine maritime.

**M. Jacques Oudin.** Très bien !

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Tous ceux qui, comme nous, aiment la mer, ne peuvent pas ne pas y adhérer. Le ministre de la mer, le ministre de l'équipement, Michel Delebarre, mais bien d'autres y contribueront. Dès à présent, je puis vous indiquer que, dans les semaines qui viennent, Michel Delebarre et moi-même allons saisir de ce projet notre collègue et ami Jack Lang pour lui demander que, dans une action commune, ses services et les miens procèdent à une vaste enquête d'inventaire dans nos régions.

**M. Maurice Schumann, président de la commission des affaires culturelles.** Notre commission soutient ce projet !

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Cette démarche est préalable et essentielle. Elle permettra de connaître nos richesses et démontrera aux sceptiques la nécessité et la pertinence de notre présence dans ce domaine.

Outre son indéniable intérêt historique et culturel, je vois, enfin, dans ce projet de budget, une vertu essentielle qui ne peut que mobiliser le ministre de la mer et tous ceux qui aiment la mer. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. René Régnauld, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (Marine marchande).** Je constate que le littoral de la mer du Nord et de la Manche est largement représenté ce soir !

Je vais présenter, au nom de notre commission des finances, le rapport relatif au projet de budget de la mer pour la marine marchande.

Avec 5 606 millions de francs de dépenses ordinaires et de crédits de paiement, le budget de la marine marchande, hors ports maritimes, est en progression de 5,4 p. 100, ce qui traduit une évolution légèrement supérieure à celle du budget de l'Etat.

Cette appréciation globale mérite d'être détaillée pour que, aussi favorable soit-elle, en ressortent les points forts et les faiblesses.

C'est, d'abord, un projet de budget de solidarité. L'E.N.I.M., établissement national des invalides de la marine absorbe une part substantielle de ce projet de budget et de son amélioration. Avec 4 363 millions de francs, l'évolution est de 1,9 p. 100 contre près de 5 p. 100 l'an dernier. J'y reviendrai dans un instant.

L'autre caractéristique essentielle de ce projet de budget, pour mettre en exergue les points forts, c'est l'effort soutenu en faveur de la flotte de commerce : 300 millions de francs en 1991, contre 230 millions en 1990. Mon rapport écrit, auquel je vous renvoie, présente une vue d'ensemble ; je vous laisse le soin de vous y référer.

Examinons plus en détail la répartition fonctionnelle des crédits.

Les crédits consacrés aux moyens généraux de l'administration progressent de 5,39 p. 100. C'est essentiellement la conséquence, en année pleine, des mesures de revalorisation des salaires, en particulier de la réforme de la grille de la fonction publique.

Les nouvelles mesures, près de 7 millions de francs, traduisent la modification de l'activité ainsi que la réorganisation et la modernisation des services. Je précise que vingt-cinq emplois sont supprimés dont six sur le budget de l'E.N.I.M.

Les dépenses en faveur des gens de mer croissent globalement de 1,5 p. 100. Les crédits de fonctionnement de l'E.N.I.M. diminuent de 3,6 p. 100 en raison de la suppression de six emplois alors que la contribution de l'Etat à l'équilibre de l'établissement augmente de 1,9 p. 100.

La dépendance du régime social des marins s'aggrave. La contribution des cotisants, qui représentait encore près de 28 p. 100 en 1990, se situera aux environs de 25,5 p. 100 en 1991.

Il faut avoir présent à l'esprit que, pour le commerce, les effectifs ont régressé de 18 680 en 1985 à tout juste 11 000 au 1<sup>er</sup> juin 1990. Il faut toutefois ajouter que l'année 1990 pourrait marquer un arrêt, voire une légère reprise, le plan de soutien qui s'inspire des recommandations du rapport Le Drian produisant ses premiers effets.

Surcompensation et compensation alimentent substantiellement le budget social pour 1 450 millions de francs environ. Au titre des dépenses de solidarité, je signale l'aide à la cessation progressive d'activité. Cette mesure, qui figurait dans le premier Plan « marine marchande », a été reconduite dans le second.

La contribution de l'Etat est prévue à concurrence de 89 millions de francs, contre 96 millions de francs en 1990 ; cette réduction traduit la diminution du nombre de marins intéressés. On constate, en effet, une régression du chômage dans ce secteur, son taux passant de 12 p. 100 en 1989 à moins de 9 p. 100 pour 1990 ; il était très exactement de 8,6 p. 100 en juillet.

Les dépenses consacrées à la formation professionnelle sont quasiment maintenues ; j'ai pris plaisir à constater l'intérêt que vous portez à cette question, monsieur le ministre délégué.

Ces dépenses s'élèvent à 63,4 millions de francs en 1991 contre 63,8 millions de francs en 1990. Ces crédits sont insuffisants et je veux vous y rendre attentifs, mes chers collègues.

Là comme ailleurs, la formation est essentielle, et l'avenir de notre marine, ainsi que notre politique de la mer, qui doit pouvoir être plus ambitieuse, en dépendent.

Cette stagnation est d'autant plus paradoxale que nous allons manquer de marins, notamment de marins qualifiés et, plus cruciallement encore, de mécaniciens.

L'évolution technique et la modernisation conduiront les armateurs, avant toute considération de charges sociales ou salariales, à recruter des équipages qualifiés et fiables.

Je plaide pour qu'une amélioration puisse intervenir avant la fin de la discussion budgétaire. La Haute Assemblée, sur la proposition de sa commission des finances, s'honorerait en l'acceptant.

Je suis confiant en un geste significatif.

Ces moyens supplémentaires pourraient fort utilement contribuer à l'amélioration de l'enseignement, mais aussi à l'accélération du transfert et de la transformation des écoles de la marine marchande. Il s'agirait donc de transferts aux régions et de la création d'établissements publics locaux.

Cette action absorbera un peu plus de 2 millions de francs sur les 4 millions de francs au moins que je souhaiterais voir octroyés. La validation de cette décision devrait intervenir avant lundi prochain. Je remercie par avance le Sénat tout entier pour son soutien.

La police et la signalisation maritimes, avec une augmentation de près de 13 p. 100, sont bien traitées. Un effort est, en effet, prévu pour assurer l'entretien du système de balisage et pour moderniser nos cinq C.R.O.S.S.M., les centres régionaux opérationnels de sauvetage et de surveillance en mer.

Les crédits affectés au renouvellement des moyens nautiques d'assistance et de surveillance sont reconduits en autorisations de programme et sont en forte augmentation pour les crédits de paiement. Ainsi, avec 3,08 millions de francs, la société nationale de sauvetage en mer voit ses crédits maintenus au niveau de 1990.

Les moyens attribués à la protection et à l'aménagement du littoral diminuent globalement de près de 7 p. 100 en dotations ordinaires et en crédits de paiement ; cette « dépression » fait suite aux augmentations importantes des années passées, lesquelles étaient la conséquence des dégâts de l'ouragan de 1987 sur l'Ouest.

La participation de l'Etat à la mise en œuvre des schémas de mise en valeur de la mer voit sa dotation maintenue, avec 2,7 millions de francs en autorisations de programme et 2,3 millions de francs en crédits de paiement.

L'effort suit la demande des collectivités locales, qui ne me semblent pas toujours très intéressées. Votre rapporteur spécial ne peut que le déplorer.

Le comité interministériel du 5 novembre dernier a décidé de créer un groupe de travail chargé de préparer une redéfinition des priorités et des moyens d'action de l'Etat sur les espaces littoraux. Puis-je, monsieur le ministre délégué, vous demander de nous éclairer sur l'objectif, la procédure, les moyens financiers et l'implication du Parlement ?

Les moyens dégagés pour les actions de protection du littoral contre l'érosion marine et pour la lutte contre les pollutions accidentelles ont très légèrement diminué en autorisations de programme comme en crédits de paiement.

Par ailleurs, les crédits destinés aux pêches maritimes et aux cultures marines sont globalement en diminution, les autorisations de programme étant simplement reconduites. Mais cette diminution n'est en réalité qu'un effet d'optique. En effet, elle résulte d'un redéploiement entre chapitres et articles. En réalité, les crédits sont maintenus.

J'en viens aux conséquences du plan d'orientation pluriannuel visant à réduire nos capacités de pêche artisanale et industrielle en cinq ans, c'est-à-dire d'ici à 1992.

Nous abordons un volet très préoccupant de votre département ministériel, monsieur le ministre délégué, par ses conséquences économiques et sociales notamment.

En application du programme d'orientation pluriannuel européen, notre flotte de pêche à beaucoup diminué - environ 2 000 bateaux de moins en deux ans - le secteur des moins de douze mètres étant le plus touché.

Parallèlement, le nombre de marins a diminué de l'ordre de 3 000 en une demi-douzaine d'années.

**M. Emmanuel Hamel.** Déclin ! Déclin !

**M. René Rognault, rapporteur spécial.** La grande et la petite pêche sont les plus touchées.

L'aide de l'Etat aux armements, accompagnée de celle des régions et des départements, est significative, les règles d'attribution faisant l'objet d'assouplissements. Le rapporteur spécial que je suis s'en félicite.

Monsieur le ministre délégué, force est de constater que la gestion de la ressource, notamment sa protection, et donc son renouvellement sont très préoccupants. Vous avez soumis au Parlement, puis fait adopter, voilà quelques semaines, des dispositions qui vont dans le bon sens. Cependant, je crois que cela ne suffit pas pour appréhender la double préoccupation économique et sociale.

En effet, la Communauté économique européenne, en raison, précise-t-elle, de la surexploitation de la mer communautaire, veut proposer une nouvelle réduction de 40 p. 100 de l'activité des flottes de pêche.

Les motivations, pour partie au moins - je précise au passage qu'il est reproché aux pêcheurs de ne pas respecter les règles édictées ; qu'en est-il ? Que sont les moyens de contrôle ? - les motivations, disais-je, sont sans doute justifiées. De telles dispositions, qui, entre autres, visent au repos biologique, peuvent conduire à des jours meilleurs ; mais, en attendant, les conséquences sont lourdes.

Une telle mesure, dont il est urgent que nous connaissions la teneur exacte, la durée et le coût, suppose un plan d'accompagnement, notamment social.

Le rapporteur spécial que je suis, avec le soutien, que je souhaite unanime, de la Haute Assemblée, en appelle à l'intervention conséquente des fonds structurels européens et vous assure de son entier soutien pour les actions que vous entreprendrez, à l'unanimité aussi, je le pense, dans ce sens.

Vous avez également évoqué, monsieur le ministre, votre volonté de promouvoir un statut social pour les marins pêcheurs ; ce projet, que je rapproche du problème précédent, sera particulièrement le bienvenu. Nous serons très intéressés par les réponses et les informations que vous voudrez bien nous apporter tout à l'heure sur ces aspects de la pêche.

Les crédits d'intervention au travers du F.I.O.M. sont stables, en ce qui concerne l'aide au marché, alors que les aides à l'investissement à terme sont en augmentation sensible, passant de 4,5 millions de francs en 1990 à 5,2 millions de francs en 1991 pour les crédits de paiement et de 14 millions de francs à 17 millions de francs pour les autorisations de programme.

Ce sont les crédits destinés à la flotte de commerce qui affichent, tant en volume qu'en pourcentage, la meilleure progression : ils passent en effet de 285 millions de francs à 330,4 millions de francs et augmentent donc de 18 p. 100.

Les dotations en autorisations de programme progressent de plus de 30 p. 100 ; cela marquera le démarrage du nouveau plan quinquennal de soutien à la marine marchande, qui fait suite à la mission du député M. Jean-Yves Le Drian.

De cette politique se dégagent quelques points forts, comme la priorité donnée aux transports maritimes de lignes régulières, l'aide à l'investissement en navires, le réaménagement plus favorable du régime de l'immatriculation des T.A.A.F., les terres australes et antarctiques françaises - 35 p. 100 des équipages au lieu de 25 p. 100 - et la poursuite des mesures de cessation progressive d'activité.

En conséquence du rapport Le Drian, je voudrais aussi me féliciter de la mesure qui vise au remboursement à 100 p. 100 de la taxe professionnelle maritime, ce qui met fin à une disparité de concurrence contre le pavillon français ; cela représente 60 millions de francs.

Les crédits consacrés à la recherche scientifique et technique progressent globalement de près de 14 p. 100. Il faut souligner que l'essentiel des crédits de cette discipline relève de la compétence du ministère de la recherche au travers de l'Ifremer, l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer.

S'agissant du navire ultramoderne, dont l'étude a été confiée à l'Ifremer, j'aimerais savoir si l'objectif est simplement de préparer un projet prospectif ou s'il est de financer ultérieurement ce navire ultramoderne.

Cet institut mérite toute notre attention, et le rapporteur spécial que je suis projette un suivi particulier de ses diverses actions et programmes en 1991, en relation avec le dossier « Avenir des pêches et des cultures marines » que j'ai déjà évoqué voilà un instant.

Le développement des pêches et des cultures marines est une nécessité ; notre déficit en produits de la mer s'accroît sans cesse : il était de plus de 9 milliards de francs en 1989 ; les 10 milliards de francs seront sans doute atteints en 1990, et c'est ici un autre aspect, de caractère économique, tout à fait important pour la nation tout entière.

Formation, recherche, innovation, modernisation constituent les quatre maillons de ce secteur et explicitent une partie importante du projet de budget que j'ai l'honneur de vous soumettre, mes chers collègues.

Je me félicite de l'effort consenti en faveur de la flotte de commerce en vue de restaurer la compétitivité de notre pavillon national, soutenant ainsi l'emploi dans ce secteur.

La commission des finances observe, pour le regretter, un léger relâchement de l'effort entrepris en direction des actions de protection et d'aménagement du littoral. Elle souhaite le maintien d'un effort et d'une attention toute particulière à l'égard du secteur des pêches maritimes et des cultures marines. Une incitation doit être recherchée et appuyée, notamment pour compléter l'intervention des fonds structurels que j'appelais tout à l'heure.

Dans un contexte marqué par l'affirmation des priorités nationales - solidarité, emploi, formation - et que le rapporteur spécial que je suis soutient, ce projet de budget paraît correct. La commission des finances vous invite à l'adopter. Elle encourage le Gouvernement à orienter ses actions à venir en direction d'une politique toujours plus audacieuse de la mer, laquelle nous fait encore défaut.

Me départant de mon rôle de rapporteur, je vous dirai quelques mots de la préoccupation que M. Bialski, moi-même et le groupe socialiste partageons, à savoir l'encouragement de l'épargne en direction de l'investissement en faveur des navires de commerce ou de pêche, neufs ou d'occasion, lorsque le navire fait l'objet, pour la première fois, d'un acte de francisation.

Nous voulons améliorer, pour la rendre réellement incitative, une mesure adoptée par les députés. Je veux espérer, mes chers collègues, que vous nous assurerez de votre total soutien, le moment venu. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi qu'au banc des commissions.*)

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

**M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (marine marchande).** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je profiterai de la présentation de ce rapport pour louer ou pour discuter certaines dispositions figurant dans le projet de budget, ainsi que pour suggérer de nécessaires améliorations. Cela sera aussi l'occasion pour moi de donner une âme à la sécheresse des chiffres. Je n'aime pas beaucoup les chiffres, mais on est parfois obligé d'en citer !

Je voudrais surtout parler de la mer et des marins. Le règlement ne m'accorde, hélas ! que dix minutes pour présenter ce rapport : c'est bien peu pour traiter, une fois par an, des problèmes vitaux de la marine, dont les représentants seraient en droit d'attendre plus de considération de la part des parlementaires. (*M. Jacques Oudin applaudit.*)

Tout d'abord, je constate avec satisfaction que les mesures arrêtées pour le redressement de notre flotte de commerce ont été suivies d'effet. Il s'agit d'une amélioration, voire de l'arrêt d'un déclin qui paraissait inéluctable.

Le contexte économique favorable en 1989 a entraîné une augmentation de la demande de transport maritime et a contribué aussi à redonner une certaine confiance à cette branche d'activité.

C'est ainsi que la décroissance ponctuelle de la flotte mondiale depuis 1982 a été infléchie et pourrait durer jusqu'en 1992 à un rythme soutenu de plus de 2 p. 100. Il est cependant souhaitable de pouvoir limiter ce risque, afin de ne pas retomber dans un autre cycle de crise, qui ferait fléchir à nouveau les taux de fret et rendrait moins compétitive notre marine marchande.

Au début de 1990, la flotte sous pavillon national était composée d'environ 300 navires pour 10 millions de tonnes de port en lourd, dont 70 p. 100 sont immatriculés sous pavillon français et 30 p. 100 sont « contrôlés » par des intérêts français.

Il semblerait donc que le déclin de la flotte soit en passe d'être stoppé. Il est vrai que cet optimisme ne concerne que certaines catégories de bateaux, et surtout les navires transportant des passagers, plus exactement les transbordeurs.

Un problème demeure cependant : l'âge des navires tend à s'accroître, ce qui pose la question de leur renouvellement, d'où l'intérêt des mesures arrêtées.

Un autre problème important subsiste : la part de notre commerce extérieur effectuée sous pavillon national a diminué encore en 1989, passant de 13 p. 100 en volume, en 1988, à 10,7 p. 100 en 1989. C'est la conséquence d'un recours croissant des armements français à l'exploitation de navires battant pavillon étranger.

L'effectif du personnel navigant est en continuelle baisse ; cela n'est pas acceptable. Il faut cependant remarquer que cette diminution tend, semble-t-il, à s'arrêter ; ce serait une bonne chose.

A ce sujet, je note que le coût des équipages, qu'on disait autrefois si préoccupant, ne représente plus, à l'heure actuelle, que 7 p. 100 à 8 p. 100 du coût total d'exploitation d'un navire. Il faudrait chercher ailleurs la cause de la surcharge des coûts.

En tout cas, la France se situe au vingt-deuxième rang mondial, près de la moitié de la flotte contrôlée par des intérêts français étant sous pavillon étranger.

**M. Emmanuel Hamel.** Eh oui !

**M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis.** Une amélioration vient nuancer ce sombre tableau : la conjugaison de la reprise des transports maritimes et des premiers effets du plan de soutien à la flotte. Pussions-nous voir là les prémices de l'embellie que nous appelons tous de nos vœux !

Mais que nous réserve la crise du Golfe ? J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet, monsieur le ministre. Si je m'en tiens à certaines déclarations publiées ces jours-ci dans la presse spécialisée, certains armateurs émettent à nouveau des craintes.

Le Sénat et l'Assemblée nationale ont recherché des solutions propres à soutenir notre marine marchande. Cela vous a conduit, monsieur le ministre, à mettre en œuvre, en 1990, un plan quinquennal de soutien à la flotte. La commission des affaires économiques vous félicite des engagements que vous avez ainsi pris. Il faudra poursuivre avec détermination la réalisation de ce plan, d'autant que, au départ, il était assez largement en retrait par rapport aux propositions qui avaient été formulées préalablement.

Ces mesures ne sauraient, certes, suffire à provoquer un essor ; mais elles ont eu le mérite insigne de stopper le déclin et de faire redémarrer une machine qui était fortement grippée.

Une autre bonne mesure est constituée par le remboursement intégral, en 1991, de la taxe professionnelle maritime, ce qui nous met ainsi à égalité avec nos concurrents européens.

Il reste à résoudre le problème des plus-values réinvesties dans l'achat des navires.

En matière d'emploi, l'une des mesures retenues concerne le taux minimal de navigants français sur les navires immatriculés aux T.A.A.F. lequel passe de 23 à 35 p. 100, dont quatre officiers.

Monsieur le ministre, permettez-moi de dire très amicalement que si le principe de cette disposition est bon, cela représente bien peu sur des équipages déjà trop restreints à mon avis.

Toute mesure d'aide économique doit s'accompagner d'une aide sociale, d'autant plus que le pourcentage du coût des équipages - 7 p. 100 à 8 p. 100 - mérite réflexion.

Le *Reader's Digest* a publié un très bon article, qui reflète tout à fait ma pensée sur les hommes et les navires. Je me permettrai de vous le communiquer tout à l'heure, monsieur le ministre ; il vous intéressera. Il présente bien ce qu'il faut à notre marine.

L'effort de renouvellement de la flotte porte sur une trentaine de navires. La crise du Golfe a montré, s'il en était besoin, la nécessité de conserver, voire de développer, notre marine marchande dans ses aspects économiques et sociaux, tout en lui maintenant une qualité reconnue par tous.

A ce propos, monsieur le ministre, je tiens à souligner votre réussite personnelle dans la coordination de tous les acteurs impliqués dans l'opération Daguet ; cela nous a permis d'être le seul pays à avoir ainsi mobilisé une flotte marchande sous pavillon national, et ce dans un court délai.

J'aurais voulu, mes chers collègues, vous parler de l'histoire de l'inscription maritime. Mais cela ne peut bien évidemment intéresser que les initiés. Je n'évoquerai donc pas ce point, de crainte de m'attirer les foudres de M. le président !

**M. le président.** Monsieur de Catuelan, vous finirez par provoquer ma sévérité, alors que je suis pénétré à votre égard de la plus grande mansuétude. (*Rires.*) Je ne sais pas pourquoi vous me cherchez ainsi ! Poursuivez en toute quiétude. Pour l'instant je ne me suis pas manifesté, que je sache !

**M. Emmanuel Hamel.** Vous aimez trop la mer, monsieur le président !

**M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis.** J'aborderai maintenant les mesures fiscales concernant les quirats : eu égard à la nécessité dans laquelle se trouvent les armateurs

de renouveler leur flotte, il est essentiel d'élargir l'accès à certains modes de financement, de façon à soutenir l'investissement.

Le plan de soutien a prévu un aménagement du régime de copropriété. La commission des affaires économiques se félicite que le principe d'un soutien à l'investissement ait été retenu en ce domaine. Toutefois, tel qu'il est actuellement prévu, il risque fort de ne pas produire les effets économiques voulus. En effet, pour atteindre l'objectif poursuivi, il conviendrait d'accorder une rémunération suffisante aux capitaux disponibles. Or, le montant de la déduction est trop faible, et la durée d'immobilisation des fonds est trop longue pour être très incitative. De plus, le dispositif ne s'applique pas aux navires d'occasion, qui constituent un moyen non négligeable d'assurer le renouvellement de la flotte. Il semble donc nécessaire d'améliorer les modalités de ce soutien à l'investissement qu'il conviendrait de vouloir attirer des capitaux vers l'investissement maritime.

Par ailleurs, la commission souhaite qu'une formule soit étudiée - j'y ai songé car j'aime beaucoup cette corporation - afin d'aider les lamaneurs à renouveler leur flotte de vedettes. Or, le tonnage de leurs navires n'est pas suffisant pour que le crédit maritime s'y intéresse. Peut-être pourrions-nous les aider. Cette corporation est intéressante. Elle effectue un travail dangereux. Elle peut rendre de très nombreux services à l'avenir.

En outre, la commission souhaite que tous les ports français aient recours aux professionnels du lamanage, hommes compétents et capables d'assurer les meilleures conditions de sécurité.

Enfin, la commission suggère que certaines dispositions soient prises afin d'enrayer la réduction continue des effectifs en octroyant, par exemple, le régime de l'expatriation fiscale aux officiers et aux marins, de façon à rapprocher le coût de la main-d'œuvre française de celui des pays concurrents.

En 1989, la commission avait souhaité un effort en faveur du secteur des pêches et des cultures marines. Elle regrette donc vivement qu'il ne soit prévu qu'une reconduction en francs courants des autorisations de programme et des crédits de paiement. Certes, les financements étant multiples, l'interprétation peut être nuancée.

Il s'agit, vous le savez, d'un épineux chapitre. Le problème est européen et éminemment politique. Il est notamment dû à la diminution très nette et fort préoccupante des ressources qui oblige les navires à s'éloigner de plus en plus de nos côtes à la recherche de nouveaux sites de pêche. Il faut donc faire preuve d'une grande fermeté à Bruxelles.

Il ne faut pas non plus oublier l'importance de notre pêche artisanale, si nécessaire au développement et à la vie de nos régions côtières. En ce domaine, l'inquiétude se manifeste, puisque, en 1991, le déclin de la flotte est inscrit dans les textes, notamment dans le P.O.P.

L'aquaculture occupe une part importante dans l'économie de la pêche.

La conchyliculture est un facteur structurant dans les domaines économiques et sociaux avec un chiffre d'affaires supérieur à 2 milliards de francs. Nous produisons 145 000 tonnes d'huîtres et 55 000 tonnes de moules.

L'élevage de poissons marins connaît quelques réussites, s'agissant de certaines espèces, quoique l'ensemble reste encore à l'état de recherches. Il faut persévérer dans cette voie. Le développement de ces activités se heurte, nous le savons tous, à la cohabitation des milieux professionnels et touristiques, ainsi qu'à la prise en compte des sites. Il faut concilier tous ces éléments, ce qui n'est pas forcément très facile.

La production des produits de la mer représente 7,5 milliards de francs avec, notamment, une forte augmentation des produits transformés, tels les surgelés et les congelés.

Le déficit de notre balance commerciale est surtout dû aux produits travaillés et aux espèces à forte valeur marchande.

Les aides publiques, fort croisées pour certains, sont d'origine soit communautaire, soit nationale, soit régionale.

Les aides communautaires visent à assurer l'adaptation des capacités de capture à l'état des ressources ainsi qu'à la modernisation de la flotte. Il s'agit du P.O.P. Cela se traduit, pour nous, par une diminution de la capacité de 2 p. 100 en puissance et de 3 p. 100 en tonnage par rapport à 1983. Cela

conditionne l'aide à l'investissement et légitimise les aides nationales. Sont concernés les bateaux de plus de seize mètres de long.

En outre, les aides nationales et régionales concernent l'aide à la construction de bateaux de moins de seize mètres lors du retrait d'un bateau de même tonnage, à la modernisation, au financement de la pêche au large et de prêts bonifiés divers. Il faut poursuivre dans cette voie et adapter les aides aux situations nouvelles.

En matière d'aide et d'intervention à la pêche, le F.I.O.M. a un rôle d'orientation et de régularisation de la production, de la commercialisation, de la transformation et de la promotion des produits.

Il s'intéresse à l'appauvrissement des ressources dans les mers européennes et s'occupe de la recherche d'autres sites de pêches.

Les aides du F.I.O.M. ont été, en général, bien adaptées aux particularités qui semblaient les plus importantes.

Avant d'en terminer avec la pêche, j'évoquerai la pêche du thon albacore dans le Pacifique, dont j'ai entendu parler récemment. Devant le refus des Etats-Unis d'acheter ce poisson, compte tenu des moyens de pêche employés - de nombreux dauphins sont capturés dans les filets - cette production risque d'envahir nos conserveries. Des mesures seront-elles prises pour éviter cet afflux, la mévente de nos produits français et la pénalisation de notre flotte thonière ?

M. Régnauld a longuement traité de l'E.N.I.M. Je me contenterai donc de formuler quelques remarques. L'E.N.I.M. représente les deux tiers du budget. Pour 1991, les dépenses de pension maladie-invalidité progressent de 0,86 p. 100 et les prestations d'assurance maladie de 6 p. 100.

Les recettes propres à l'E.N.I.M., c'est-à-dire les cotisations des navires et les contributions des armateurs, devraient progresser de 1,62 p. 100.

Par ailleurs, la compensation généralisée et la compensation spécifique entre régimes spéciaux devraient lui apporter une recette de 984 millions de francs.

La subvention d'équilibre de l'E.N.I.M., en faible progression, s'établirait à 4 360 000 francs. La formation doit constituer une priorité absolue.

L'état d'incertitude du transport maritime, le départ des registres nationaux et le manque d'attraction de certaines carrières ont provoqué un déficit en recrutement.

Or, fait nouveau, 80 p. 100 des armements mondiaux reconnaissent avoir des problèmes d'effectifs à bord, s'agissant notamment des officiers mécaniciens ; la presse s'en est fait largement l'écho.

Cette pénurie de navigants qualifiés constitue un problème.

L'insuffisance numérique et, plus encore, une certaine sous-qualification risqueraient d'avoir, en outre, une fâcheuse influence sur des questions cruciales, telles la sécurité en mer et la protection de l'environnement.

Il serait, par ailleurs, dommage d'abaisser la qualité de la formation française qui est reconnue par tous et dont on peut s'enorgueillir à juste titre.

Or l'effort financier consacré aux écoles nationales est en régression depuis 1989. Au total, on constate une diminution de 2,25 p. 100 en autorisations de programme et de 1,6 p. 100 en crédits de paiement par rapport à 1990. Nous déplorons cette situation, alors même que ce chapitre devrait constituer une priorité absolue.

Il serait donc nécessaire de majorer ce chapitre d'un montant estimé à 5 millions de francs qui pourraient être répartis entre les régions et l'A.G.E.M.A., l'association pour la gérance des écoles de formation maritime et aquacole. Nous ferions ainsi œuvre utile.

La commission attache également une grande importance à la sécurité en mer. Elle se réjouit donc que les crédits qui lui sont consacrés connaissent, en 1991, une sensible augmentation.

Les activités des administrations chargées de la surveillance maritime sont nombreuses et variées, allant de la sauvegarde des personnes et des biens à des actions de défense économique, en passant par la protection du patrimoine.

La surveillance maritime comporte - faut-il le rappeler ? - les centres opérationnels de la marine, les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvegarde et soixante et un sémaphores. S'y ajoutent les moyens mobiles et aériens d'intervention.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, présenter une observation à ce sujet. Les récentes affaires de braconnage sur les côtes exigent de renforcer la surveillance de celles-ci.

De même, s'il est tout à fait normal que les plaisanciers jouissent d'un droit de pêche pour leurs besoins personnels - personne ne le conteste - il est inadmissible que, sous couvert de cette autorisation, certains pratiquent un commerce beaucoup plus important qu'on ne veut bien le dire, légal ainsi les professionnels. Il faudra examiner ce problème.

Pour toutes ces raisons, pour la protection de notre littoral comme de ses usagers, le tissu de surveillance du littoral doit être plus dense.

Les crédits généraux concourant à la sécurité sont reconduits en autorisations de programme à concurrence de 70 millions de francs. Quant aux crédits de paiement, ils progressent fortement de 22,83 p. 100.

Les crédits de fonctionnement des C.R.O.S.S. et du service des phares et balises progressent de 6,3 p. 100. C'était une nécessité. Il s'agit d'une très bonne mesure. Je vous en remercie, monsieur le ministre. Je m'intéresse beaucoup à ce problème.

Je regrette cependant que les efforts en faveur de la S.N.S.M. ne soient pas plus soutenus. Ses missions se sont élargies, et le nombre de ses interventions s'est accru de façon spectaculaire. Or il est admis que le rajeunissement de sa flotte nécessiterait au moins 17 millions de francs par an.

Dans ces conditions, la commission regrette que la subvention pour 1991 régresse de 0,5 p. 100 pour s'établir à 3 080 000 francs. Monsieur le ministre, pourriez-vous faire un geste en ce sens ? Je serais tenté de vous faire une suggestion : la cotisation à la S.N.S.M., qui s'élève à 100 francs, n'est payée que par 40 p. 100 des plaisanciers. Ne pourrait-on pas imaginer, lors de la francisation des navires, une retenue au profit de cette œuvre ? Cette contribution permettrait d'augmenter la flotte de nos vedettes.

Je soulignerai, enfin, le mauvais coup assené à l'encontre de la S.N.S.M. concernant la sécurité sociale. Certes, vous n'y êtes pour rien, mais je veux évoquer ce problème. En effet, il lui est réclamé une participation patronale comme employeur. Il faudrait peut-être réexaminer la question.

Avant de clore mon rapport, j'évoquerai un dernier point. Vous le connaissez, monsieur le ministre, il s'agit de ma proposition de loi relative au patrimoine maritime. Vous le savez, elle est excellente mais il faut maintenant passer à l'action !

Vous m'avez, à ce sujet, écrit voilà quelques jours, et je vous en remercie très sincèrement. Néanmoins, permettez-moi d'associer à ces remerciements M. Schumann qui, au début de mon action, m'a beaucoup aidé. Je lui en suis très reconnaissant.

**M. Maurice Schumann, président de la commission des affaires culturelles.** Mon cher collègue, je vous remercie, mais c'est l'ensemble de la commission des affaires culturelles qui mérite votre gratitude !

**M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis.** Toutes les personnalités consultées sont d'accord sur le principe, et de très nombreuses associations attendent ce texte avec impatience. On peut prendre de bonnes mesures qui ne coûteront pas très cher.

Si, au départ, je me suis heurté à une certaine réserve de la part des médias, il s'agissait d'une méfiance naturelle à l'égard d'un « politique » semblant s'insérer dans un créneau encore libre. Cette méfiance a heureusement disparu, et le sujet commence à convaincre.

Monsieur le ministre, ce sujet passionne un nombre considérable de personnes qui découvrent la mer ou qui, comme moi, en sont nostalgiques. Certains sont peut-être aussi un peu penauds d'avoir laissé détruire tant de choses admirables !

Grâce à cette idée du conservatoire, nous pourrions aider le développement touristique de nos communes littorales. Nous pourrions développer une action pédagogique considérable.

Nous ressusciterons le visage de nos ports, les activités d'autrefois et leur animation. Nous retrouverons les beaux métiers du bois. Nous créerons même des emplois ! Nous ferons également revivre l'histoire des gens de la mer avec ses misères, mais aussi sa gloire.

J'arrête là ma liste, qui est loin d'être exhaustive ! Mais c'est dire l'importance que peut revêtir ce conservatoire du patrimoine maritime. Je compte beaucoup sur vous, monsieur le ministre, pour faire aboutir ce vaste et passionnant projet qui attend l'impulsion définitive que vous saurez lui donner.

Monsieur le ministre, le règlement m'a obligé à « élargir » fortement la première mouture de mon intervention. Croyez bien que je le regrette !

**M. Emmanuel Hamel.** Nous aussi ! (Sourires.)

**M. Louis de Catuelan, rapporteur pour avis.** J'avais beaucoup d'autres choses à dire. Il me reste à vous indiquer que, sous réserve des quelques observations que je viens de formuler, la commission des affaires économiques et du Plan a émis à l'unanimité un avis favorable sur les crédits de la marine marchande pour 1991. (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. Larue, rapporteur spécial.

**M. Tony Larue, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (ports maritimes).** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, le trafic global des marchandises embarquées et débarquées dans l'ensemble des ports maritimes métropolitains a atteint, en 1989, 292 millions de tonnes, soit 3,5 p. 100 de plus que l'année précédente.

S'agissant des ports autonomes, le trafic total de marchandises a été, en 1989, de 238 800 000 tonnes. Dunkerque et Nantes - Saint-Nazaire enregistrent la plus forte progression, respectivement de 9,7 p. 100 et 8,9 p. 100. Seul le port autonome de Marseille fait état d'une régression de 2,4 p. 100 de son trafic, de telle sorte qu'Anvers, dont le trafic est égal à 95 400 000 tonnes, lui a ravi la deuxième place des ports européens.

Pour ce qui est des marchandises diverses, secteur concurrentiel par excellence, les principaux ports français font état, en 1989, d'une progression comparable à celle de leurs concurrents européens.

Ainsi, s'agissant des trafics conteneurisés, Marseille progresse de 23 p. 100, effaçant la stagnation de l'an passé.

De son côté, le port autonome du Havre confirme sa vocation de premier port français avec 900 000 conteneurs, d'une part, en faisant un bond en avant de 17 p. 100 et, d'autre part, en élargissant sa part de marché dans le nord de l'Europe, où le trafic n'augmente que de 11 p. 100 à Rotterdam, de 6 p. 100 à Hambourg et de 3 p. 100 à Anvers.

Cette heureuse constatation rend plus pressante la mise au gabarit B+ de la voie ferrée Le Havre-Paris, seule capable d'écouler à vitesse normale, sur des wagons ordinaires, les conteneurs hors normes, en raison non seulement des contraintes d'exploitation, mais aussi d'une tarification élevée.

Au cours du premier semestre de la présente année, les six ports autonomes ont accusé une progression de 1,6 p. 100 du trafic total par rapport à celui qui fut réalisé au cours de la période correspondante de 1989.

Les entrées, notamment celles qui concernent les vracs - hors hydrocarbures - ont crû de 4,20 p. 100. En revanche, les sorties ont diminué de 5,30 p. 100, en raison d'un recul sensible des produits pétroliers et des marchandises diverses.

La forte diminution des produits pétroliers concerne le port de Marseille.

Enfin, s'agissant des marchandises diverses, hormis Marseille et Nantes - Saint-Nazaire, les entrées des autres ports régressent.

Cette situation très contrastée se retrouve dans les ports de l'Europe du Nord, où le trafic de Rotterdam progresse de 7,1 p. 100 tandis que ceux de Hambourg et d'Anvers diminuent respectivement de 1,53 p. 100 et de 1,51 p. 100.

La situation financière des ports autonomes s'est améliorée en 1989 non seulement en raison de la poursuite des efforts de rigueur qui ont permis, notamment, de réduire les frais de

personnel, mais aussi grâce à la dotation en capital mise en place au début de 1989. Il en est résulté un accroissement de l'excédent bénéficiaire de 3,7 p. 100 et une augmentation de 58 p. 100 de la capacité nette d'autofinancement.

Cependant, afin d'éviter que cette situation financière fragile malgré tout ne soit compromise, il paraît nécessaire, non seulement de développer l'activité de nos ports maritimes, mais aussi de renforcer les moyens favorisant les conditions de pré et post-acheminement portuaire.

Il convient en effet de rappeler que, pour désendetter les grands ports et apporter un début de solution au délicat problème du coût de la manutention portuaire, des plans sociaux, comportant notamment des réductions d'effectifs, ont été adoptés en 1987 et 1988 par les ports. Ils ont permis de réduire le taux d'inemploi des dockers, lequel de 33,1 p. 100 en 1986 est descendu à 26,6 p. 100 en 1989, pour se dégrader à nouveau au cours du premier semestre 1990 en remontant à 30 p. 100.

**M. Maurice Schumann.** Eh oui !

**M. Tony Larue, rapporteur spécial.** Ces plans sociaux, qui ont favorisé le départ de plus de 2 500 dockers, ont montré la pertinence d'une analyse de la situation spécifique de chaque port, mais aussi souligné une plus grande responsabilité des acteurs portuaires.

En effet, si beaucoup de ports ont encore un personnel trop important, d'autres font, en revanche, état d'un faible taux d'inemploi.

Ainsi, à Rouen, où le taux d'inemploi est excessivement élevé - plus de 50 p. 100 - un plan de reconversion sociale a été signé, qui prévoit le versement de primes de départ et des possibilités de formation. C'est ainsi que 165 dockers sont partis depuis la fin de 1989.

En revanche, au Havre, 200 apprentis dockers ont été recrutés en 1989 avec promesse de titularisation à la fin de 1992, sous réserve qu'en matière de trafic de conteneurs la compétitivité du port soit à parité avec celle des ports d'Anvers et de Rotterdam.

J'en viens maintenant au projet de budget que vous nous proposez pour 1991, monsieur le ministre.

Le montant total des crédits - dépenses ordinaires et crédits de paiement - affectés aux ports maritimes régresse de 0,13 p. 100. C'est insignifiant.

Les crédits de fonctionnement s'élèvent à 68 700 francs, soit une augmentation de 1,63 p. 100 par rapport à ceux de l'année précédente.

La subvention versée par l'Etat aux ports autonomes pour le remboursement de leurs charges d'entretien et d'exploitation, en application de la loi du 20 juillet 1965, est de 467 600 000 francs. Elle diminue de 9 millions de francs, ce qui représente une régression de 2,1 p. 100 en francs courants.

Nous redoutons vivement les conséquences de cette décision, dans la mesure où cette dotation est consacrée, à concurrence de 60 p. 100, aux dragages d'entretien, et, pour environ 25 p. 100 à l'entretien des écluses et ouvrages mobiles, deux catégories de dépenses qui supposent un effort permanent pour que soient réalisés des gains significatifs de productivité.

Les crédits de paiement augmentent de 2,71 p. 100, alors que les autorisations de programme régressent de 1,15 p. 100, mais il s'agit, en fait, d'un budget de transition.

Les crédits alloués au profit des ports métropolitains sont en hausse de 3,4 p. 100. Ils permettront - nous nous en félicitons - de poursuivre les programmes pluriannuels d'amélioration des conditions d'exploitation des ports de Rouen et de Bordeaux, la modernisation et l'automatisation des ouvrages mobiles du Havre, les aménagements du port ouest de Dunkerque, ainsi que différents investissements de modernisation à Marseille et à Nantes - Saint-Nazaire.

Au terme de cette rapide présentation, j'ai plaisir à vous indiquer que les membres de la commission des finances, dans leur majorité, proposent au Sénat d'adopter les crédits des ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la mer pour 1991. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (ports maritimes).** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je vais raccourcir très sensiblement mon propos puisque M. le rapporteur spécial a évoqué largement les chiffres qui traitent du budget de la mer.

J'avais l'intention de développer mon rapport autour de trois points : les chiffres, le rapport de la Cour des comptes et la nécessaire amélioration de la compétitivité. Je vous invite, mes chers collègues, à vous reporter à mon rapport écrit pour ce qui concerne les chiffres.

Alors qu'en 1990 les choix budgétaires révélaient une stagnation en francs constants des dépenses affectées aux ports, on ne peut que déplorer, cette année, une régression des crédits en francs courants.

Cette situation est d'autant plus regrettable que nos ports doivent plus que jamais renforcer leur compétitivité pour affronter la concurrence étrangère.

A cet égard, bien que nos places portuaires aient amélioré leurs résultats financiers en 1989, elles continuent cependant de souffrir de la comparaison avec les ports d'Europe du Nord. C'est un leitmotiv, mais cette tendance s'accroît encore cette année.

L'activité de nos ports s'est en effet développée, puisque le trafic global de marchandises embarquées et débarquées dans l'ensemble des ports maritimes de commerce métropolitains en 1989 est, avec 292,2 millions de tonnes, supérieur de 3,5 p. 100 à celui de 1988.

On peut s'en glorifier, on peut s'en réjouir, mais - car il y a un « mais » - nos ports n'ont pas rattrapé leur retard puisque, dans le même temps, leur principaux concurrents enregistraient des progressions comparables.

La situation reste donc préoccupante, et cela d'autant plus que les détournements de trafic continuent de croître en valeur.

Je n'insisterai pas sur la notion de détournement de trafic. Elle est explicitée dans le rapport écrit. Elle constitue une sorte d'indicateur de l'activité commerciale des ports. Lorsqu'il continue de croître en valeur en notre défaveur, le détournement de trafic est bien la preuve que les ports concurrents étrangers ont amélioré leur compétitivité et que nous enregistrons un déficit global pour notre pays.

L'ouverture prochaine du marché unique européen aura pour conséquence d'accroître la concurrence. C'est donc notre compétitivité qu'il faut développer. C'est impératif ; voilà le défi qu'il nous faut relever.

Cet enjeu est de taille, puisqu'un tiers du commerce intra-communautaire et 90 p. 100 des échanges extérieurs de la Communauté économique européenne empruntent la voie maritime. Voilà le défi, le challenge que nous devons relever.

**M. Maurice Schumann.** Très bien !

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** Je passerai rapidement également sur le constat pessimiste de la Cour des comptes. Cette institution est toutefois suffisamment crédible pour qu'on retienne ses analyses !

La Cour des comptes énonce trois maux : d'abord, une dispersion de l'effort d'investissement de l'Etat, alors que celui-ci aurait dû concentrer son aide sur certains sites portuaires, notamment Marseille et Le Havre, pour renforcer leur position dans la compétition internationale ; la Cour dénonce, par ailleurs, une insuffisante coordination entre les projets d'équipement au niveau national ; elle estime, enfin, que le régime juridique appliqué aux ports entraîne la confusion des responsabilités, ce qui n'a pas permis aux ports d'adopter un type de gestion convenant à leur rôle industriel et commercial.

L'an dernier déjà, de cette tribune, monsieur le ministre, j'avais attiré votre attention sur ce dernier phénomène : on ne sait plus qui fait quoi et il en résulte une incoordination des efforts qui nuit à la compétitivité dont je parlais voilà quelques instants.

En outre, j'ai noté, monsieur le ministre, que vous aviez l'intention d'accroître la responsabilité, et donc l'autonomie, des ports. Je m'en félicite et je vous en félicite. Espérons que ce sera suivi d'effet !

Seule une démarche port par port nous permettra de progresser. Cette approche devra aussi mieux intégrer les critères d'urbanisme et favoriser le partenariat entre la ville et son port. Je remarque, en effet, que les ports les plus compétitifs sont aussi ceux qui ont su travailler en concertation avec leur ville.

L'an dernier, un congrès sur ce thème s'est tenu à Barcelone et on y a bien précisé que l'amélioration de la compétitivité des ports était tout à fait corrélative à l'effort d'urbanisme fait pour associer la ville et le port. C'est une piste intéressante qu'il conviendrait de poursuivre.

Il nous faut donc développer ce nouvel état d'esprit, qui est d'autant plus nécessaire quand on connaît les conditions de pré et de post-acheminement, mais M. Tony Larue a suffisamment insisté sur ce point pour que je ne m'y étende pas longuement.

Enfin, le rapport de la commission de la production et des échanges de l'Assemblée nationale, présenté par M. Beauvils, estime que la desserte terrestre constitue le premier facteur de la compétitivité de la filière portuaire.

A l'avenir, la concurrence pourrait donc consister d'avantage en une concurrence entre systèmes de transport qu'en une lutte entre ports. Pour les armateurs, le choix du port ne sera donc plus aussi décisif : ce seront les transports terrestres d'approche ou d'évacuation - dont le coût peut d'ailleurs atteindre quatre à six fois le coût de passage au port - qui joueront le rôle le plus important.

Si des améliorations certaines ont été apportées, au niveau tant de la réglementation des tarifs que de l'infrastructure, d'importants efforts sont encore nécessaires.

Je voudrais simplement vous donner un exemple, monsieur le ministre : est-il normal qu'il reste moins onéreux d'acheminer du fret par chemin de fer d'Anvers vers Lyon que de passer par Marseille ? Toute la question est là !

Un autre problème que je souhaiterais aborder, s'agissant de nos ports, concerne le coût trop élevé de la manutention portuaire. En effet, le coût de passage d'un conteneur dans un port représente environ 5 à 10 p. 100 du coût total du transport. La manutention seule représente au minimum 50 p. 100 de ce coût, et peut même atteindre 62 p. 100 pour certains trafics.

D'importants gains de compétitivité ont, il est vrai, été obtenus ces dernières années, grâce à divers plans sociaux et accords ponctuels. Toutefois, le problème de la manutention est encore loin d'être résolu et la récente grève des dockers, qui a paralysé le port de Dunkerque pendant plusieurs semaines - et on constate encore des mouvements sporadiques ici ou là - prouve, s'il en était besoin, qu'il est nécessaire de moderniser la loi de 1947.

Dans ce domaine également, une approche port par port, du type de celle qui a été récemment menée au Havre, devra être réalisée rapidement.

Par ailleurs, en ce qui concerne les entreprises de manutention, M. Beauvils, dans son rapport à l'Assemblée nationale, avance une proposition qui semble intéressante et qui vise à responsabiliser les entreprises en les rendant, notamment, propriétaires du matériel de manutention qu'elles utilisent. Pourquoi ne pas développer cette idée ?

Je suis, en revanche, moins favorable à une autre des propositions de ce rapport Beauvils, qui consisterait à opérer un redécoupage de la structure portuaire nationale et à étendre à certains ports d'intérêt national le statut de port autonome.

Cette solution serait-elle efficace alors même que seuls trois au quatre grands ports français semblent en mesure de faire face à la concurrence internationale ? Je doute de l'efficacité d'une telle mesure qui consisterait à augmenter le nombre de ports autonomes : je ne sais pas si c'est vraiment de là que viendra le salut.

Je ne reviendrai pas sur la baisse de 1,6 p. 100 des crédits d'entretien. Les seuls efforts de productivité ne peuvent, en effet, à eux seuls permettre de faire face aux besoins qui sont exprimés.

J'ai fortement raccourci mon propos, monsieur le ministre, mais, étant donné l'heure avancée, je crois que personne ne m'en voudra. Quoi qu'il en soit, c'est dans ce contexte que la commission des affaires économiques et du Plan a décidé de donner un avis défavorable à l'adoption des crédits destinés aux ports maritimes pour 1991. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R.*)

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

Groupe du rassemblement pour la République, 28 minutes ;

Groupe socialiste, 21 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Bécart.

**M. Jean-Luc Bécart.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, mon ami M. Félix Leyzour étant retenu dans son département, il me revient d'intervenir dans cette discussion, au nom de mon groupe.

Pour 1991, les crédits du budget de la mer s'élèvent à 6 431 millions de francs, contre 6 280 millions de francs l'an passé, soit une progression de 2,40 p. 100.

Si l'on exclut les crédits de l'E.N.I.M., qui représentent près de 68 p. 100 du budget, la progression s'élève à plus de 3,51 p. 100. Hors E.N.I.M., les crédits du budget de la mer s'établissent à 1 068 millions de francs, c'est-à-dire qu'ils représentent 0,16 p. 100 du budget de l'Etat !

S'agissant de l'E.N.I.M., je tiens à en souligner l'importance non seulement pour les marins actifs, mais aussi pour les retraités. Ceux-ci ne voient pas aboutir leurs principales revendications alors que, nous le savons tous ici, ils sont très attachés à ce que, notamment, la pension de reversion des veuves soit portée à 60 p. 100 tout de suite, et à 75 p. 100 à terme.

Pour en revenir à l'ensemble des crédits de la mer, on constate qu'en francs constants ils stagnent.

A l'intérieur de ce budget en stagnation, nous notons, certes, une progression des dépenses en capital, mais elle est entièrement due, à l'exception des crédits de la recherche, à l'accroissement des crédits destinés à la flotte de commerce, dans le cadre de la concrétisation du plan « marine marchande ».

Cependant, cette évolution est contradictoire. En effet, si les crédits de paiement concernant l'Acomo, c'est-à-dire l'aide à la consolidation et à la modernisation, progressent, les crédits diminuent pour l'aide à l'investissement.

En outre, les critères d'attribution de l'Acomo ne comportent pas le maintien de l'aide à l'emploi sous pavillon français.

Par ailleurs, cette aide sera-t-elle suffisante dans le contexte actuel, en particulier pour la C.G.M., société plus sensible en raison de son endettement que les compagnies concurrentes ?

Au 1<sup>er</sup> janvier 1986, le nombre de navigants français était encore de 16 810. Au 1<sup>er</sup> juin dernier, il n'était plus que de 10 930.

Au 1<sup>er</sup> juillet 1990, la flotte métropolitaine ne comptait plus que 129 unités, soit une nouvelle perte de 29 unités en un an. En revanche, la flotte sous pavillon des Kerguelen culmine avec 42 navires, ce qui vous permet, monsieur le ministre, de faire état d'une stabilité de la flotte.

Ces chiffres montrent l'ampleur de la remise en question subie depuis des années par nos navigants. Le recul a été, en moyenne, d'une vingtaine de navires chaque année au cours des dix dernières années.

Les taux de couverture par le pavillon français des trafics internationaux entre la France et l'étranger sont les suivants pour 1988 : 8,7 p. 100 à l'importation, 14,2 p. 100 à l'exportation. La faiblesse de ces taux montre également l'ampleur du recul de la flotte d'un pays comme le nôtre, qui a pourtant une si grande ouverture sur la mer.

Devant cette situation, je tiens à rappeler notre attachement au maintien de l'obligation faite aux pétroliers de transporter 66 p. 100 de leurs importations par des navires battant pavillon national. Nous demandons même que cette obligation soit étendue aux importations de produits raffinés.

L'actualité prouve d'ailleurs la justesse de cette proposition et souligne la nécessité de la prendre en compte.

Je tiens également à faire ressortir que, dans votre plan, le lien avec les chantiers navals ayant été négligé, l'octroi d'aides à l'investissement n'est pas lié à la construction de

navires en France. Les armateurs français continuent de passer commande à l'étranger. Le dernier exemple en date est celui du *Normandie*, commandé en Finlande alors que des chantiers français auraient pu prendre cette commande.

Comme l'a si souvent fait ici mon ami Louis Minetti, je veux, à l'occasion de ce projet de budget, élever une vive protestation contre l'attitude du Gouvernement, qui continue à mettre son veto au démarrage des chantiers de La Ciotat et se retranche derrière la C.E.E. alors que celle-ci vient d'autoriser la réactivation de chantiers navals en Europe.

Le temps me manque pour parler, comme j'aurais souhaité le faire, des ports, de la sécurité, de la lutte contre la pollution, de la nécessité de crédits supplémentaires en faveur des écoles de formation maritime et aquacole et de la Société nationale de sauvetage en mer.

De la même façon, le temps me manque pour parler de la pêche, dont mon ami Félix Leyzour a traité lors d'un récent débat. En la matière, le budget est caractérisé par une stricte reconduction en francs courants des autorisations de programme et des crédits de paiement. Selon nous, monsieur le ministre, ce n'est pas ainsi qu'on aidera à se redresser un secteur frappé par une profonde crise.

Pour toutes ces raisons, le groupe communiste votera contre votre projet de budget.

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

**M. Jacques Bialski.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, après les inquiétudes que nous avions manifestées lors de la présentation du projet de budget de la mer pour 1989, et après le rétablissement que nous avons enregistré lors de l'examen du projet de budget pour 1990, nous sommes aujourd'hui en présence d'un document qui confirme, en les amplifiant, les grandes orientations définies l'an dernier, un document dont le contenu correspond, pour l'essentiel, à ce que nous souhaitons en matière de développement de l'ensemble des activités liées au monde de la mer.

Les atouts que présente notre vaste façade maritime et les enjeux économiques qui se situent dans nos ports méritent la mise en place d'une véritable politique de la mer qui permette de repositionner la France à un niveau qu'elle avait perdu et qui lui donne ainsi les moyens de relever les défis en matière de compétitivité et de productivité.

L'an dernier, à cette même tribune, je disais que la voie du redressement était ouverte. Aujourd'hui, je suis persuadé que nous avons en grande partie surmonté nos faiblesses, grâce à une démarche offensive, et que nous sommes parvenus à adapter nos structures à un domaine en pleine mutation.

Si ce projet de budget n'augmente que de 2,96 p. 100, je constate avec satisfaction que les autorisations de programme progressent, quant à elles, de 8,5 p. 100, et je me félicite que la priorité soit ainsi donnée à l'investissement. Cela marque notre détermination à vouloir prolonger cet effort budgétaire au cours des prochaines années, comme aussi notre volonté de donner à la France une économie maritime qui soit à la hauteur de ses légitimes ambitions, compte tenu de ses potentialités en matière de flottes, de ports, de trafics et de transports.

Les dotations inscrites ici dans les différents chapitres témoignent de notre capacité à faire face aux évolutions. Bien sûr, et ce n'est pas nouveau, la subvention de l'E.N.I.M. représente encore près des deux tiers des crédits, mais il s'agit là d'une pratique exemplaire de solidarité qui ne peut être remise en cause, surtout quand on connaît l'attachement que portent les gens de mer à cet établissement.

Mais il ne faut pas seulement s'attacher aux contraintes ou, si vous préférez, aux « passages obligés » inhérents à chaque composante du budget.

Je voudrais très simplement souligner quelques points qui me semblent particulièrement importants dans le cadre du redressement qui s'est amorcé en 1990.

C'est ainsi que la poursuite du plan pluriannuel en faveur de la marine marchande trouve sa traduction par une progression de près de 16 p. 100. Dans ce domaine, le plan de soutien à la flotte de commerce va nous permettre, par l'aide à l'investissement mais aussi à la modernisation, de consolider les lignes régulières sous pavillon français : 32 navires, dont 20 neufs, en bénéficieront.

Sans que nous puissions dire encore que nous sommes parvenus à enrayer un certain déclin, il est des signes qui ne trompent pas : d'abord, le ralentissement de la suppression des emplois dans la flotte de commerce, ensuite, et pour la première fois depuis dix ans, une hausse des effectifs chez les officiers.

Autre satisfaction, je relève la nette augmentation des crédits affectés à la police et à la signalisation maritimes qui vont améliorer la sécurité des rivages.

Le remplacement de certaines unités âgées des affaires maritimes par des vedettes mieux adaptées et plus performantes facilitera l'accomplissement de missions dont on sous-estime parfois l'importance mais qui contribuent très efficacement à la sécurité collective.

De même, le maintien des effectifs des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvegarde, les C.R.O.S.S., demeure un point positif, au regard de leur utilité publique unanimement reconnue.

Chaque année, monsieur le ministre, lors de la discussion du projet de budget de la mer, je mets un point d'honneur à évoquer le rôle essentiel que joue sur l'ensemble de notre littoral la société nationale de sauvetage en mer.

Certes, les crédits en francs courants sont quasiment reconduits pour 1991, mais il faut mentionner que les collectivités locales consentent un effort financier légèrement supérieur à celui de l'Etat.

Concernant cette association composée de personnels bénévoles, il y a, je le pense, matière à réflexion. La modernisation de sa flotte est nécessaire dans les zones sensibles de haute fréquentation. Ses besoins sont croissants, notamment avec le développement de la navigation de plaisance.

Dès lors, se pose un problème d'éthique : la S.N.S.M., qui assure 44 p. 100 des interventions de sauvetage en mer, doit-elle continuer à devoir son existence aux crédits qui lui sont versés par l'Etat ?

Le système de l'adhésion auprès des plaisanciers, tel qu'il se pratique en Grande-Bretagne, devrait impérativement être développé, ne serait-ce que pour améliorer la gestion en matière de fonctionnement des différentes stations.

Je reconnais bien volontiers que des efforts importants ont été ou seront consentis : Boulogne sera doté d'un nouveau canot en 1992, Calais en 1993, et un hélicoptère tout temps pour le sauvetage en mer sera affecté aux régions Nord - Pas-de-Calais et Picardie, pour ne prendre que ces exemples.

Mais le problème de fond demeure : est-il encore décent de nos jours que la survie d'un bénévolat aussi essentiel pour la collectivité continue à n'être assurée que par une aide trop parcimonieusement distribuée ? La question est certes brutale, mais ne méritait-elle pas d'être une fois de plus posée ?

Sans vouloir reprendre systématiquement les diverses observations qui ont pu être formulées par nos collègues de l'Assemblée nationale sur les faiblesses de ce projet de budget, permettez-moi néanmoins, monsieur le ministre de la mer, d'attirer votre particulière attention sur certaines insuffisances qui, si elles n'étaient pas corrigées, hypothéqueraient l'avenir.

J'insisterai donc sur la baisse de la dotation affectée à l'entretien de nos ports et je ne vous cacherai pas que ce point est préoccupant puisque nous enregistrons une régression de 2,1 p. 100 en francs courants des crédits du chapitre 44-34, relatif aux remboursements par l'Etat des dépenses d'entretien des accès qu'il doit couvrir.

Par ailleurs, l'Etat participe à hauteur de 80 p. 100 et 60 p. 100 respectivement aux dépenses d'investissement pour la création de plans d'eau et des chenaux ainsi qu'à la réalisation des quais et formes de radoub. Ce désengagement va entraîner des difficultés financières pour les ports autonomes qui supportent déjà bien d'autres charges sur leurs fonds propres. Pensons toujours, en ce domaine, à la concurrence étrangère : il serait dommage de compromettre ainsi le redressement que nous avons engagé par ailleurs.

Autre sujet d'inquiétude, monsieur le ministre : la réduction de notre flotte de pêche artisanale, qui devrait encore s'accroître en 1991, date de la dernière année d'application du programme d'orientation pluriannuel adopté par la Commission des Communautés européennes.

La pêche autre qu'industrielle ou semi-industrielle est-elle condamnée ou peut-on espérer que divers aménagements permettront, dans le cadre de l'examen des problèmes posés par la conservation et la gestion des ressources, d'atténuer cette hémorragie ?

Quelle est la position du Gouvernement en ce domaine ?

Les contraintes communautaires imposent une réduction de la capacité de pêche mais, en compensation, la modernisation et le maintien d'une flotte performante sont-ils vraiment assurés ?

En 1990, les pêcheurs ont connu des difficultés, accrues par les intempéries et la hausse du gazole : les travailleurs de la mer sont inquiets. Quelles assurances peut-on leur donner ?

L'élu du Nord que je suis se doit aussi d'évoquer la longue grève que vient de connaître le port de Dunkerque et dont nous devons tirer les conséquences et les enseignements : un conflit de trente-trois jours, dont nous aurions pu faire l'économie et qui trouve principalement sa source dans l'absence d'un véritable dialogue permanent entre les partenaires sociaux et dans un certain nombre d'habitudes peu orthodoxes, instaurées depuis des décennies, dans les ports en général, à Dunkerque, en particulier.

Il faut, je le crois, rendre hommage aux efforts déployés par le directeur général du port de Dunkerque, inspecteur du travail, dans sa recherche constante du contenu d'un protocole d'accord.

**M. Maurice Schumann.** Très bien !

**M. Jacques Bialski.** Sur ce plan, nous avons avancé, car les négociations ont été opérées au grand jour, effaçant ainsi certaines pratiques anciennes qui, auparavant, privilégiaient les discussions latérales ou parallèles... quand elles ne débouchaient pas sur des accords politiques !

Ce conflit est peut-être lié à une spécificité dunkerquoise issue de ce que l'on pourrait appeler la « mobilité patronale », c'est-à-dire les nombreux relais dont disposent les responsables économiques à Anvers, à Rotterdam, et ailleurs au Bénélux. Mais il traduit aussi le malaise et la méfiance qui existent dans tous les ports français entre la corporation des dockers et les entreprises de manutention.

Ces trente-trois jours de grève n'ont pas réglé définitivement les problèmes de fond. Je m'en suis encore aperçu vendredi dernier en participant au dernier conseil d'administration du port autonome de Dunkerque. Ils ont été préjudiciables à l'image d'une ville, à la fiabilité d'un outil et à l'économie d'un port qui devrait être, mais qui n'est toujours pas, celui de la région Nord - Pas-de-Calais, parce que beaucoup trop d'entreprises françaises et régionales ont conservé, pour des raisons diverses dont l'intérêt n'est pas exempt, des réflexes anversoïses.

Le conflit de Dunkerque, dont les retombées négatives ont engendré des pertes considérables pour l'économie locale et ont placé les salariés des activités portuaires dans des conditions très difficiles malgré l'aide consentie par les collectivités territoriales, doit nécessairement alimenter notre réflexion, car l'enjeu dépasse largement les intérêts particuliers de quelques professions : il se situe au niveau de la compétitivité de l'économie portuaire dans son ensemble.

Tout m'incite à penser que nos ports n'ont pas un niveau d'activités à la hauteur de leurs atouts et qu'en conséquence il est urgent de leur donner les moyens nécessaires afin qu'ils puissent s'affirmer comme les grands centres d'échanges de l'Europe de demain.

Relever le défi de la compétitivité, améliorer la productivité, accroître la qualité des services et assurer la fiabilité sont autant d'objectifs qui ne pourront être atteints sans un véritable dialogue, sans négociation et sans statut social approprié.

**M. René Régnauld, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Jacques Bialski.** Si l'on veut assurer l'avenir de nos ports, c'est-à-dire l'accroissement des trafics et du volume de la diversité des marchandises traitées, il faut que nous nous donnions les moyens de la réussite.

Ces moyens reposent sur une organisation rénovée et évolutive, incluant une révision des méthodes de travail et la création de puissants terminaux, sur un grand projet de

modernisation et de développement de l'ensemble des équipements, et, enfin - c'est peut-être par là qu'il faut commencer - sur une clarification des relations de travail.

Nos concurrents ne se sont pas trompés : ils font preuve du plus grand dynamisme commercial ; ils ont déjà anticipé les besoins ; ils ont déjà promu les compétences et l'implication des hommes.

Faut-il connaître d'autres conflits ? Faut-il que, de nouveau, les ouvriers et les salariés, comme ils ont pu le déclarer, fassent « grève pour avoir du travail » ? Faut-il gérer le déclin ou bien réaliser les réformes d'accompagnement nécessaires à la mutation qui s'impose ?

Le débat que nous avons aujourd'hui doit être l'occasion de poser les vraies questions.

Si vous le permettez, messieurs les ministres, je voudrais encore évoquer, pour terminer, deux points qui, me semble-t-il, méritent intérêt.

Le premier a trait à l'enseignement maritime public. En effet, si l'effort pour la formation maritime a enregistré une forte progression en 1989 - de l'ordre de 12 p. 100 - il est en revanche resté stable en 1990 et risque même de régresser en 1991. Pour vérifier cette prévision, il suffit de noter que les crédits de fonctionnement des écoles nationales de la marine marchande et des écoles maritimes et aquacoles sont inscrits en simple reconduction tandis que les crédits d'investissement - chapitre 56-37 - passent de 11,4 millions de francs à 8,76 millions de francs.

Dans le même temps, les crédits du budget de l'éducation nationale sont en nette progression ; on peut légitimement s'interroger sur l'avenir de notre enseignement maritime qui est, par ailleurs, d'excellente qualité.

Je rappellerai qu'en 1983 le secrétariat d'Etat à la mer avait obtenu du Parlement que les écoles maritimes et aquacoles ne soient pas, contrairement aux lycées et collèges, érigées automatiquement en établissements publics locaux d'enseignement.

Seules les régions Languedoc-Roussillon et Nord - Pas-de-Calais - et aujourd'hui la Haute-Normandie et la Corse - mesurant les enjeux de la décentralisation ont jusqu'à présent utilisé cette option. Il se trouve que les autres E.M.A., gérées de Paris, sans autonomie financière et pourvues de conseils d'administration où les partenaires locaux ne sont toujours pas représentés, se sont progressivement marginalisées.

**M. René Régnauld, rapporteur spécial.** Tout à fait !

**M. Jacques Bialski.** A seule fin de sortir de cette situation, il a été proposé, par le ministère de la mer, à toutes les régions d'exercer leur droit d'option, ce qui suppose, bien évidemment, un alignement du régime des responsabilités financières respectives de l'Etat et des régions sur le modèle « éducation nationale ».

Il revient donc à l'Etat d'assurer les dépenses de personnel afférentes à la formation initiale ainsi que 77,5 p. 100 des dépenses de restauration et d'internat. Pour 1991, la reconduction prévue dans le projet de loi de finances ne permettrait d'allouer qu'une somme d'un montant sensiblement inférieur à celle qui est inscrite au projet de budget.

Cette insuffisance de crédits est doublement préjudiciable. En effet, d'une part, elle empêche la mise en place d'un régime administratif stable et décentralisé ; d'autre part, à terme, elle compromet l'élévation du niveau des enseignements reposant sur la rénovation du C.A.P. - pêche ainsi que sur la création d'un B.E.P. - pêche et d'un baccalauréat professionnel conchylicole.

L'avenir de la formation professionnelle étant ici en jeu, il me semble judicieux que nous trouvions, messieurs les ministres, le moyen de remédier à cette situation pour conforter la dotation initiale, étant entendu que les négociations avec les régions intéressées doivent se poursuivre dans le cadre des lois de décentralisation qui autorisent la réforme statutaire de ces établissements et leurs confèrent l'autonomie financière.

Il vaut mieux, monsieur Régnauld, être encore plus précis en ce domaine. Je remercie à l'avance les responsables de la commission des finances, MM. Poncelet et Chinaud, de ce qu'ils pourront faire d'ici à lundi soir pour affecter en complément budgétaire une somme de 2 300 000 francs sur le chapitre 41-56, article 30, du ministère de l'intérieur et 1 600 000 francs au chapitre 43-37, article 11, du ministère de la mer.

Enfin, messieurs les ministres, je terminerai mon intervention, étant donné l'heure tardive, en apportant tout mon soutien, avec mon collègue René Régnauld, à l'amendement qui a été présenté, par mes collègues de l'Assemblée nationale, à l'article 76 du projet de loi de finances initial relatif aux « mesures en faveur des personnes physiques qui donnent des navires en location ».

En effet, dans sa rédaction actuelle, ce texte ne répond que trop timidement aux problèmes posés par le devenir et le développement des flottes françaises. La mesure qui est proposée par le Gouvernement doit donc être rendue plus attractive pour de nouveaux investisseurs potentiels.

Voilà, messieurs les ministres, les observations que j'avais à formuler sur le contenu de ce document budgétaire, ainsi que les réflexions et les préoccupations partagées par de nombreux élus confrontés aux problèmes maritimes.

Au nom du groupe socialiste du Sénat, je tiens à vous exprimer, monsieur Mellick, ainsi qu'à vous, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, toute notre confiance, car la politique que vous mettez en œuvre correspond à nos aspirations.

Nous savons combien votre tâche est difficile, surtout quand il s'agit de définir des objectifs qui doivent coïncider avec les préoccupations européennes.

Nous savons aussi que vous ne ménagez pas vos efforts pour redresser et développer un secteur économique frappé par la crise.

Toutes ces raisons m'incitent à inviter tous nos collègues à voter ce projet de budget qui prend réellement en compte les priorités du monde maritime. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Jacques Oudin.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, la France a toujours eu une grande ambition maritime. Sa souveraineté s'étend sur des espaces marins considérables.

Toutefois, les moyens financiers que nous consacrons à cette ambition sont modestes et, quels que soient les secteurs que nous examinons, nous n'avons que peu de motifs de satisfaction.

Nos rapporteurs ont excellemment évoqué tous les problèmes qui concernent votre projet de budget. Je n'y reviendrai guère. Je soulignerai simplement que ce qui est inquiétant, c'est l'accumulation des clignotants qui sont « au rouge ».

Que ce soit pour nos ports, pour la pêche ou pour la protection et l'aménagement du littoral, les situations se dégradent et les mécontentements s'amplifient. C'est d'ailleurs, honnêtement, le seul élément qui connaisse, me semble-t-il, une progression notable.

Dans une Europe aux frontières ouvertes, à l'approche de nouvelles étapes communautaires, il serait essentiel pour notre pays d'avoir une flotte et des ports de commerce à la hauteur de sa place dans les échanges internationaux.

Toutefois, la flotte sous pavillon français ne représente que 1 p. 100 de la capacité mondiale, se situe au dix-neuvième rang mondial et n'assure plus environ que 13 p. 100 des échanges qui transitent par nos ports.

Nous ne sommes pas arrivés à cette situation par hasard. C'est le fruit d'une longue évolution qui conjugue à la fois la sclérose de nos structures et l'insuffisance de nos investissements.

Mais le résultat est là : la compétitivité de notre flotte, comme de nos ports, est notoirement inférieure à celle de nos concurrents les plus actifs.

Arrêtons-nous un instant sur la filière portuaire, par laquelle transitent 60 p. 100 des échanges de la France avec l'étranger.

La Cour des comptes - notre collègue M. Jean-François Le Grand l'a rappelé - a analysé ce secteur et a souligné trois handicaps essentiels : l'importance des coûts de transports en direction ou en provenance des ports, les coûts excessifs de passage aux ports et l'insuffisance de nos capacités commerciales. Je voudrais souligner trois causes majeures de ce déclin.

Tout d'abord, nous n'avons pas assez investi dans le domaine portuaire et certains de nos équipements deviennent obsolètes : 300 millions d'investissements par an, alors que la Belgique, de 1980 à 1985, a investi 1,7 milliard par an, sans parler des Néerlandais et des autres.

Ensuite, la situation sociale qui existe dans nos ports ne fait rien pour arranger les choses - notre collègue M. Bialski en a parlé. Je dirai, pour ma part, que, comme tous les monopoles, celui des dockers a les effets que l'on constate.

Enfin, la qualité de la desserte routière, autoroutière et ferroviaire de nos ports est notoirement insuffisante.

Or c'est un élément stratégique majeur, qui conditionne le renforcement de la compétitivité de nos ports. Monsieur Delebarre, nous voilà revenus au débat que nous avons eu voilà quelques jours. Je prendrai l'exemple d'un petit port, celui des Sables-d'Olonne : cinquième port de pêche, pas de route à deux fois deux voies, pas d'autoroute avant dix ans, pas de liaison T.G.V. avant une échéance non déterminée. Comment voulez-vous qu'un tel port puisse se développer ?

Monsieur le ministre, compte tenu de la concurrence que nous font les ports belges, Néerlandais, ainsi que ceux de Gênes et de Barcelone, je vous poserai une question : dans quelle situation sera notre filière portuaire en l'an 2000 ?

Avez-vous lancé des études prospectives à ce sujet, avez-vous réuni tous les partenaires, avez-vous évoqué ce problème à Bruxelles ?

Bref, avez-vous une politique qui nous permettra d'espérer l'amorce d'un début de redressement ?

Le second aspect de votre projet de budget concerne la pêche.

J'observe, tout d'abord, que la balance commerciale de nos produits de la mer est de plus en plus déficitaire. C'est un indice intéressant. Le taux de couverture s'établissait à 36 p. 100 en 1989.

Quant au déficit lui-même, les chiffres sont éloquentes : 6 300 millions de francs en 1986, 8 070 millions de francs en 1987, 8 870 millions de francs en 1988 et 9 010 millions de francs en 1989. Un orateur a précisé qu'en 1990 il devrait approcher les 10 milliards de francs.

De 1983 à 1988, la production globale de notre pêche a chuté de 8,5 p. 100. Pour 1989, nous observons une régression du tonnage des apports et une stagnation en valeur.

Monsieur le ministre, je serais tenté de vous poser la même question : où allons-nous nous arrêter ? Compte tenu de la situation de notre flotte et des règlements ou des pratiques communautaires, comment va évoluer la pêche française ?

Ce que je puis vous assurer, c'est que, actuellement, dans les ports de mon département de Vendée et plus particulièrement à l'île d'Yeu, dont la population vit et veut vivre de la pêche, la colère gronde.

Ce mécontentement se durcit et s'amplifie pour deux raisons : les pratiques communautaires et l'attitude des Espagnols.

Personne ne conteste qu'il était et qu'il est nécessaire d'avoir une politique communautaire dans le domaine des pêches.

Les poissons ne connaissent pas de frontières et la surexploitation réelle des stocks fait peser de graves menaces sur tous.

Des règles ont été instituées : plan d'orientation pluriannuel, quotas, limitation des puissances globales des flottes, permis de mise en exploitation des bateaux, normes pour les engins de pêche, etc. Mais encore faut-il que ces règles ne soient pas biaisées lors de leur instauration et qu'elles soient ensuite respectées par tous !

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Jacques Oudin.** Or, ce n'est pas le cas, et vous le savez. Pour l'instant, une grande partie du mal vient de l'Espagne et des pratiques inadmissibles des pêcheurs espagnols !

**M. Auguste Cazalet.** Bravo !

**M. Jacques Oudin.** L'Espagne a un nombre de marins pêcheurs aussi important que le reste de la Communauté. Elle utilise des pratiques de pêche spécifiques. Elle a un avocat fort habile en la personne du commissaire chargé de ce secteur, M. Manuel Marin, espagnol lui-même.

Par des pratiques douteuses, la répartition des kilowatts a déjà été faussée dès le départ.

Par des pratiques encore plus douteuses, les pêcheurs espagnols ne respectent ni les quotas ni les zones de capture, et pour éviter de se faire repérer, ils masquent fréquemment leurs marques.

**M. Auguste Cazalet.** Eh oui !

**M. Jacques Oudin.** Les incidents sont fréquents dans le golfe de Gascogne et la responsabilité en incombe toujours aux Espagnols.

La France a réagi, c'est vrai, mais de façon trop timorée. Je vous invite, monsieur le ministre, à de la fermeté, encore de la fermeté, toujours de la fermeté !

**M. Auguste Cazalet et M. Jean-François Le Grand,** rapporteur pour avis. Bravo !

**M. Jacques Oudin.** Quant aux règles qui fixent les techniques de pêche, il ne faudrait pas qu'elles soient instaurées uniquement pour le soutien des Espagnols.

Vous connaissez peut-être le problème du thon blanc. Il est capital pour certains ports français, pour l'île d'Yeu et la Vendée en particulier.

Les Espagnols pêchent entre 25 000 et 30 000 tonnes à la ligne traînante avec 700 bateaux armés en moyenne de dix-huit hommes, à des coûts salariaux faibles.

Les captures françaises étaient tombées à 3 000-4 000 tonnes, après avoir culminé à 25 000 tonnes.

Mais la centaine de bateaux français qui pratiquent cette pêche saisonnière, de fin mai à novembre, utilisent désormais une technique plus rentable : celle des filets dérivants.

Les prises françaises peuvent retrouver un niveau de capture de 10 000 tonnes. La rentabilité est désormais assurée avec des bateaux armés par des équipages de six à huit hommes.

Mais voilà, les Espagnols veulent se garder le quasi-monopole de la pêche au thon blanc et, avec l'aide efficace du commissaire espagnol, tous les arguments sont bons pour tenter d'interdire les filets dérivants.

Il est des arguments que je ne souhaite pas entendre parce qu'ils sont faux.

Il serait inexact de dire que les filets dérivants vont entraîner une surexploitation des stocks.

Les prises possibles ont été estimées par l'Ifremer à 50 000 tonnes par an dans le Nord-Ouest atlantique. Elles sont actuellement de 35 000 tonnes. Il existe donc une marge.

Il est inexact de dire que cela entraîne un massacre des dauphins : les chiffres montrent qu'il s'agit de 0,5 dauphin par marée et par bateau.

Le réel enjeu de toute cette affaire, c'est la pérennité ou non de la pêche française au thon. Allons-nous nous incliner devant les pratiques et la volonté des Espagnols ?

La profession souhaite que chaque bateau puisse utiliser entre cinq et sept kilomètres de filets dérivants. On est loin des 30 à 50 kilomètres des bateaux asiatiques.

Des décisions vont être prises prochainement à Bruxelles à ce sujet. La détermination de nos marins pêcheurs est farouche. Ma question sera donc la suivante : comment, monsieur le ministre, comptez-vous défendre les intérêts de la France face aux pressions des Espagnols, qui ont su se rallier déjà de nombreux pays de la Communauté ?

Dans le domaine de la pêche, j'attire également votre attention sur la situation de notre industrie du mareyage. Actuellement, il existe 700 entreprises en fonctionnement. Dans les cinq ans, il en restera 400, mais moins de 10 p. 100 d'entre elles seront conformes à la législation sanitaire européenne. Il faudra en restructurer 360. Or le F.I.O.M. ne pourra faire face aux charges financières qui en découleront. Qu'entendez-vous faire pour réorganiser cette filière et moderniser nos criées ? Quelle adaptation des moyens et des modalités d'intervention du F.I.O.M. allez-vous mettre en œuvre ?

Puisque la demande de produits de la mer est forte, puisque la ressource naturelle est limitée, puisque notre balance commerciale est déficitaire, nous avons toutes les raisons de développer une politique active en direction des cultures marines.

Je m'y intéresse personnellement puisque je préside le syndicat mixte pour le développement aquacole de la région Pays de la Loire, qu'a créé M. Olivier Guichard.

L'aquaculture - je ne dis pas l'ostréiculture - est une voie étroite et difficile. Mais les technologies s'affinent, les progrès s'accroissent et les espoirs grandissent d'autant.

J'espère pouvoir vous inviter l'an prochain, monsieur le ministre, dans mon canton, à visiter la première tranche de ce qui sera la plus grande ferme d'élevage de turbots d'Europe.

**M. René Régnault,** rapporteur spécial. C'est intéressant !

**M. Jacques Oudin.** Au-delà de cet exemple un peu exceptionnel, j'attire votre attention sur le problème de la recherche et surtout sur celui de l'espace.

Pour la recherche, il y a l'Ifremer. Je souhaite qu'il puisse développer son action non seulement grâce aux crédits budgétaires, mais en liaison avec les collectivités territoriales, ce qui se fait déjà d'ailleurs.

Ainsi, vendredi prochain, le 14 décembre, MM. Olivier Guichard, Pierre Papon et moi-même, nous signerons la convention qui liera les trois partenaires pour une action pluriannuelle pour le développement aquacole dans cette région.

Je souhaite simplement que ce soit un véritable engagement de partenariat, et non un désengagement financier.

Quand à l'espace, il s'agit des implications de la loi « littoral » du 3 janvier 1986.

Comme vous le savez sans doute, monsieur le ministre, l'aquaculture marine se pratique de préférence sur le littoral et dans les zones humides. Or ces zones humides sont particulièrement surveillées, j'allais dire « convoitées », par votre collègue chargé de l'environnement.

Lorsque le législateur, c'est-à-dire notamment nous-mêmes, mes chers collègues, a voté cette loi du 3 janvier 1986, il a parlé d'aménagement, de développement et de protection du littoral. Mais M. le ministre de l'environnement n'en a retenu que l'aspect « protection » et donc le gel des espaces humides qualifiés de « sensibles ».

Il y aura là, il y a déjà là, un problème d'arbitrage et je vous demande de veiller à ce que le développement de ces activités aquacoles nouvelles ne soit pas systématiquement sacrifié au profit de la protection des oiseaux migrateurs et des petites plantes, pour lesquels, au demeurant, j'ai le plus grand respect. Mais il s'agit de savoir si nous voulons effectivement développer ces activités aquacoles et favoriser ainsi la création des emplois qu'elles engendrent.

**M. René Régnault,** rapporteur spécial. Très juste !

**M. Jacques Oudin.** Puisque c'est un problème de partage et d'utilisation de l'espace, tant terrestre que marin, qui, comme chacun le sait, est limité, fragile et convoité, j'en viens tout naturellement aux schémas de mise en valeur de la mer, les S.M.V.M.

Dans la région de la baie de Bourgneuf, à cheval sur le littoral de la Loire-Atlantique et sur celui de la Vendée, un tel S.M.V.M. est à l'étude.

Cette procédure appelle de ma part trois observations.

C'est, d'abord, une excellente approche des problèmes : les S.M.V.M. nous permettent d'avoir une vision précise, globale et prospective de l'utilisation de l'espace littoral. Mais il est évident que les études sont longues et coûteuses. Cela m'amène à estimer que les crédits budgétaires que vous avez prévus pour le développement des S.M.V.M. sont totalement insuffisants, notamment en raison du nombre de schémas qui sont actuellement lancés.

Ma deuxième remarque porte sur un des objectifs les plus importants qui s'imposent à nous, à savoir la protection et l'amélioration de la qualité de nos eaux littorales. Comme vous le savez, elles sont dégradées. Comme vous le savez aussi, cette dégradation s'accroît. Cela doit donc nous amener à entreprendre des efforts considérables pour l'assainissement de toutes nos zones littorales.

Enfin, troisième remarque, les S.M.V.M. ne seront acceptés et appliqués que s'ils conjuguent harmonieusement des règles de protection et des programmes de développement.

Nous comptons, pour notre part, sur l'intégration du S.M.V.M. de la baie de Bourgneuf dans le prochain contrat de plan entre l'Etat et la région.

J'espère, monsieur le ministre - je vois que vous semblez acquiescer - que vous partagez cette approche des problèmes et que vous veillerez à ce que ces S.M.V.M. soient un élément de renouveau de notre politique du littoral. J'attends, avec intérêt, votre réponse sur ce point.

J'en arrive maintenant à la partie de votre projet de budget qui concerne la protection et l'aménagement du littoral.

Dans ce domaine, l'évolution est inquiétante, voire désolante.

Vos crédits de paiement régressent de 6,91 p.100, pour atteindre 20 millions.

Vos autorisations de programme diminuent de 50 p.100 - rien de moins - pour atteindre 9,2 millions de francs. Voilà les sommes qui doivent contribuer à la défense de plus de 4 000 kilomètres de côtes. C'est dérisoire !

A la suite des tempêtes de février dernier, le Président de la République s'était rendu en Picardie. Il avait dénoncé les carences de votre administration en matière de défense contre la mer. La leçon ne semble pas avoir porté ses fruits, alors que la situation s'aggrave.

Des centaines de kilomètres de côtes reculent de 50 centimètres à plus de 1 mètre par an. Par ailleurs, le niveau des océans augmente, lentement mais sûrement. Les chiffres cités jusqu'à présent étaient de 1 à 1,5 millimètre d'élévation par an. La conférence sur les climats qui s'est tenue à Genève a évoqué 6 centimètres par décennie. Vous voyez ce que cela représente à l'échelle des temps.

Quant à vos crédits, ils diminuent aussi lentement et aussi sûrement que le niveau des océans augmente !

Je m'inquiète non seulement pour l'ensemble de notre littoral, mais aussi pour mon canton, l'île de Noirmoutier. Les deux tiers de la surface de l'île sont situés sous le niveau des hautes eaux et bien que ceinturée par vingt-cinq kilomètres de dunes et vingt-trois kilomètres de digues, elle a connu et connaît régulièrement des catastrophes et des inondations.

Voilà des siècles que l'Etat aide ce coin de France à se protéger. Mais voilà deux ans que, en raison du transfert des digues de l'Etat à la collectivité, c'est-à-dire au district de l'île de Noirmoutier, nous demandons que l'Etat s'engage à poursuivre son aide, car il y va de notre survie.

Jusqu'à présent, nous n'avons obtenu que des réponses dilatoires ; c'est bien regrettable. En effet, la région et le département ont donné leur accord pour qu'une convention globale et spécifique puisse être signée à ce sujet.

J'en arrive à deux observations finales.

Vous avez encore diminué, en francs constants, le montant de votre subvention à la S.N.S.M., la Société nationale de sauvetage en mer, qui n'a que des partisans et des défenseurs dans cette enceinte. J'allais dire : « c'est dommage » ; j'ose dire : « ce n'est pas convenable » !

Je suis président de la station de sauvetage de l'Herbau-dièrre. Je connais la somme de dévouement de ces équipages courageux, bénévoles et disponibles.

La S.N.S.M. est une association qui fonctionne au coût le plus faible pour la collectivité nationale et elle en est fière.

Nous venons de renouveler notre canot de sauvetage tous temps. Il a coûté 3,3 millions de francs. La mobilisation des donateurs et leur générosité ont été étonnantes. Mais, dans cette somme, pas un seul franc ne provient de l'Etat, alors même que la S.N.S.M. assure une mission de service public. Pas un seul franc ! parce que les subventions de l'Etat ont été affectées aux autres canots. Ce nouveau bateau, nous l'avons donc financé tout seul.

Vous comprendrez, j'en suis sûr, notre désappointement face à la position constante du ministère à l'égard de la S.N.S.M.

Je termine par un problème qui me tient particulièrement à cœur, comme à celui de notre excellent collègue M. Louis de Catuelan, à savoir la protection de notre patrimoine maritime ou encore de nos « vieux gréements ».

Souvenez-vous des *Voiles de la liberté*, à Rouen et sur la Basse-Seine, l'an dernier, à l'occasion du Bicentenaire de la Révolution. Ce spectacle inoubliable mobilisa quatre millions de spectateurs.

Il faut tout faire, et vite, pour sauver ce qui peut encore l'être de ces vieux gréements.

Or, dans l'île de Noirmoutier, il y a un merveilleux bateau en bois construit en 1932. Il fonctionne toujours, mais il va bientôt être réformé. C'est un navire baliseur, le *Martroger*, qui appartient à l'administration des phares et balises.

Voilà cinquante-huit ans que ce bateau est dans l'île. Il fait partie intégrante de notre patrimoine, de notre mémoire et de notre histoire. Toutes les collectivités de l'île souhaitent le conserver, le restaurer et en faire le porte-drapeau de notre histoire maritime.

Voilà plus d'un an que je vous ai saisi de cette affaire, mais il semblerait que des engagements auraient été pris pour le vendre à un richissime particulier qui l'utiliserait à son usage exclusif.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Qui habite Noirmoutier !

**M. Jacques Oudin.** Monsieur le ministre, si l'intérêt général prime à vos yeux les intérêts particuliers, je vous demande d'étudier personnellement ce dossier pour ne pas ajouter une déception supplémentaire à toutes celles que j'ai ressenties en examinant ce projet de budget qu'il me paraît bien difficile d'accepter en l'état. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I. et de l'union centriste.*)

**M. Emmanuel Hamel.** Triste état !

**M. le président.** La parole est à M. Albert Pen.

**M. Albert Pen.** Je remercie mon collègue M. Bialski d'être « passé en soixante-dix-huit tours », pour me permettre de prendre la parole.

Monsieur le ministre délégué, par mon intervention, je me bornerai à vous poser deux questions précises à propos de problèmes intéressant directement l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon et, tout d'abord, le port de Miquelon.

Devant l'Assemblée nationale, parlant des 10 millions de francs accordés l'an dernier sur le F.I.D.O.M., le fonds d'investissement des départements d'outre-mer pour son amélioration - crédits, utilisés en réalité pour réparer les dégâts d'une tempête survenue entretemps - vous aviez indiqué que ces crédits devraient être rétablis dans la loi de finances rectificative et que, si ce n'était pas le cas, vous vous concerteriez avec M. Le Pensec pour les inscrire au projet de budget pour 1991.

J'aimerais savoir si vous pouvez me donner des informations plus précises à ce sujet.

J'en viens maintenant à l'O.P.A. sauvage lancée par la Comapêche sur les quotas attribués exclusivement à l'archipel dans la zone du 3Ps. Vous avez réaffirmé que cette exclusivité résultait d'une ferme décision du Gouvernement, prise en avril 1989, et devenue intangible. N'ayant, pour ma part, jamais douté de la volonté de M. Michel Rocard de faire respecter son arbitrage, je ne puis que me féliciter - et vous féliciter - de cette prise de position.

J'ai cependant appris que M. Leborgne ne désarmait pas et avait déposé une nouvelle demande de licence pour le 3Ps en vue d'y pêcher en janvier 1991. Dans le même temps, on parle à nouveau dans la presse bretonne de possibilités de négociations entre Malouins et Saint-Pierrais-et-Miquelonnais...

Toutes ces rumeurs inquiètent à nouveau les marins et les employés des sociétés locales de pêche. Je souhaiterais, monsieur le ministre délégué, que vous précisiez quel accueil vous entendez réserver aux requêtes de la Comapêche d'autant que vous recevez ses représentants la semaine prochaine.

Vous savez que, pour nous, il s'agit d'une question de survie économique car nous ne disposons, et pour de longues années encore, d'aucune solution de rechange. Ce n'est pas le cas de Saint-Malo, dont les élus sérieux - je songe, bien entendu, à la minorité municipale de M. Chopier - se rendant bien compte que les terre-neuvas vivent leur dernière campagne, travaillent à obtenir du Gouvernement les aides certainement indispensables pour d'autres secteurs d'activités, plus ou moins proches de la pêche d'ailleurs.

Aidez Saint-Malo à reconverter ses activités historiques, d'accord ! Mais pas au dépens des nôtres. J'attends sans inquiétude votre réponse, monsieur le ministre délégué ; elle devrait rassurer, une nouvelle fois, mes compatriotes. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. Emmanuel Hamel.** Pauvres Malouins !

**M. Michel Delebarre,** ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je demande la parole.

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

**M. Michel Delebarre,** ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je dirai quelques mots sur les ports maritimes, dont M. Jacques Mellick a d'ailleurs déjà parlé dans son intervention liminaire.

Comme il l'a précisé, dans le domaine des crédits d'entretien portuaire, qui constituaient également un souci pour nous, l'Assemblée nationale a bien voulu accepter, à notre demande, d'intervenir pour revaloriser la dotation prévue pour 1991 de 6 millions de francs.

Nous sommes convaincus de la nécessité de respecter les obligations de la loi de 1965 qui a créé les ports autonomes. Le niveau des crédits doit tenir compte de la nécessaire poursuite des progrès de productivité des ports, dans le domaine des dragages d'entretien et de l'exploitation des écluses. Je tiens d'ailleurs à rendre publiquement hommage aux efforts faits depuis des années par les ports autonomes.

Cependant, il faut effectivement prendre garde à ne pas avoir de transferts indus de charges de l'Etat aux ports, ce qui nuirait à la compétitivité de ces derniers. Nous y veillerons, confortés à ce sujet par la position de la représentation nationale.

Cela étant, comme l'ont relevé MM. Le Grand et Larue, si la situation financière des ports s'est améliorée en 1989, c'est non seulement grâce à la poursuite de leurs efforts de rigueur dans la gestion, mais aussi grâce à l'intervention de l'Etat par la dotation en capital dont nous avions, M. Jacques Mellick et moi-même, obtenu du Gouvernement la mise en place au début de 1989. Cet important effort de l'Etat méritait d'être rappelé.

En matière de crédits d'investissement, le projet de budget pour 1991 ne fait, je le reconnais, que maintenir sensiblement le niveau de dotation de 1990.

Il est clair, comme l'a souligné M. Tony Larue, que c'est un budget de transition, même si, comme l'a noté M. Le Grand, il permettra d'aboutir à un taux correct d'exécution des obligations souscrites par l'Etat dans le cadre des contrats de plan Etat-région, à savoir 70 p. 100 d'exécution pour les trois premières années du plan.

On ne peut pas tout faire en même temps dans le cadre budgétaire général que vous connaissez ; 1991 marque, par ailleurs, la montée en puissance du plan Marine marchande.

Pour 1992, la nécessaire revalorisation des crédits d'investissement sera l'une de nos priorités afin que nous soyons en mesure, entre autres, d'entreprendre les opérations lourdes évoquées par deux des rapporteurs, lesquelles représentent, pour Le Havre et Marseille, environ 200 millions de francs.

Monsieur Le Grand, l'essentiel, c'est la compétitivité globale de nos ports et la question des crédits alloués par l'Etat aux ports, pour très importante qu'elle soit, n'est qu'un des éléments à prendre en compte dans l'examen d'ensemble auquel vous avez vous-même procédé.

Si je suis prêt à vous suivre, monsieur Le Grand, et à porter toute l'attention nécessaire aux observations et aux suggestions présentées dans le rapport de la Cour des comptes, vous comprendrez que je ne souscrirai jamais à un *a priori* selon lequel, d'après ce rapport, notre pays devrait se résoudre à n'avoir que deux grands ports, Le Havre et Marseille. Je n'ai pas besoin d'épiloguer sur ce point !

S'agissant de l'ensemble des ports, vous avez relevé un certain nombre d'évolutions depuis deux ans.

Pour le trafic, les chiffres cités dans votre rapport mettent en évidence, en 1989, une amélioration, modeste et fragile certes, des parts de marché pour les marchandises diverses et les vracs solides de nos grands ports, ainsi que des implantations industrielles importantes dans les zones portuaires - à Dunkerque et à Bordeaux, par exemple - et un début d'évolution positive pour les conditions de pré-acheminement et de post-acheminement terrestre des marchandises, lesquelles sont fondamentales pour la compétitivité portuaire et nécessitent, de notre part, une action déterminée. Nous éviterons ainsi des distorsions de concurrence avec les pays étrangers.

Par ailleurs, en matière ferroviaire, nous avons développé les trains complets de conteneurs, reliant de manière régulière les grands ports français et leur *hinterland*.

Si un certain nombre d'efforts ont été faits, je rejoins vos rapporteurs et M. Oudin lorsqu'ils précisent qu'il faut poursuivre dans cette voie. M. Oudin s'est d'ailleurs placé dans la perspective exacte en indiquant qu'il fallait juger cette action à l'échéance de l'an 2000, compte tenu de l'ensemble des efforts qui sont à conduire.

J'ai eu l'occasion, le 29 octobre dernier, au lendemain de l'accord mettant fin au dur conflit social qui a eu lieu à Dunkerque et que vous venez de rappeler, monsieur Bialski, d'évoquer quelques-unes des grandes questions qui se posent à nous. Il s'agit de l'inquiétude de certaines professions pour leur avenir, en particulier des dockers. Il s'agit également des conséquences d'une situation économique internationale très évolutive, avec l'intégration de plus en plus grande de l'Europe des transports à la veille de 1993 et l'ouverture du grand marché intérieur. Il s'agit enfin de l'interdépendance accrue entre la compétitivité des ports et celle de la chaîne des transports dans son ensemble.

C'est parce que se posent toutes ces interrogations que nous avons décidé, avec M. Mellick, de lancer une réflexion d'ensemble sur la filière portuaire, comme j'ai eu l'occasion de le préciser à l'Assemblée nationale.

Nous envisageons d'apporter des éléments de réponse à chacune de ces questions fondamentales. Pour cela, il convient de consulter préalablement les différents partenaires concernés, à savoir les représentants des activités portuaires, les membres de la filière des transports et les représentants des collectivités locales portuaires.

En fait, il nous faut un véritable plan de reconquête de nos ports, et pour eux. Or cela ne dépend pas que de l'Etat !

C'est pourquoi nous estimons que cette large consultation nationale est indispensable. Nous posons solennellement aux armateurs, aux industriels, aux importateurs, aux exportateurs, à l'ensemble des agents et auxiliaires du commerce extérieur français des questions aussi simples que celles-ci : « Que voulez-vous faire pour nos grands ports maritimes ? Etes-vous prêts à agir à la mesure de ce que vous dites attendre de nos grands ports maritimes ? »

Les réponses à ces interrogations doivent mobiliser l'ensemble de la collectivité portuaire.

M. Bialski a indiqué, à juste titre, qu'il fallait positionner nos ports comme grands centres d'échanges dans l'Europe de demain. L'Etat œuvre dans ce sens et il faut poursuivre cet effort.

Lorsque je regarde les évolutions des dernières années, je vois que, en matière de desserte terrestre des ports maritimes - ferrée, fluviale, routière - nous avons lancé un certain nombre d'évolutions positives. Le plan routier transmanche, tenant compte du futur tunnel sous la Manche, prévoit une relation autoroutière reliant Le Havre, Rouen, Calais et Dunkerque. S'y ajoutent les axes Le Havre - Saint-Quentin et frontière belge-Calais-Boulogne.

Voilà autant d'éléments qui, dès 1994, placeront ces ports dans un environnement, avec une desserte autoroutière d'une densité à peu près comparable à celle que l'on rencontre dans les ports de l'Europe du Nord. Je reconnais simplement que ce n'est pas encore le cas pour toutes les places portuaires françaises.

J'ajoute que, sur le plan ferroviaire - cela ne pourra que satisfaire M. Tony Larue, qui l'a estimée pressante - la mise au gabarit B + de l'axe Le Havre - Paris permettra, d'ici à 1994, le transport des conteneurs.

Je précise que l'étude sur les relations « transports combinés » entre Marseille et les régions du nord et de l'est de la France sera achevée avant la fin de 1991. Cette étude a été demandée à l'initiative de M. Mellick.

Enfin, je rappellerai que le renforcement des moyens de l'Office national de la navigation, que je mets en œuvre avec M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat chargé des transports routiers et fluviaux, permettra progressivement de créer un outil de gestion adapté au développement de la voie d'eau, elle aussi indispensable à une partie de la desserte terrestre complémentaire de nos ports.

L'ensemble de nos ports constituent, en définitive, une grande entreprise au service du commerce extérieur.

Je rappelle, en effet, que nos ports représentent, pour la communauté nationale, une importance économique de premier plan : 300 millions de tonnes de trafic annuel, un chiffre d'affaires de l'ordre de 10 milliards de francs, 50 000 emplois directs, 200 000 emplois induits ; mais, surtout, plus de 50 p. 100 de notre commerce extérieur, en tonnage, transitent par nos ports paritaires. M. Jean-François Le Grand souligne à juste titre, dans son rapport, la croissance de 8,2 p. 100 des transports de nos vracs solides, entre 1988 et 1989, et de 11,4 p. 100 sur le trafic des marchandises diverses. Ce sont des éléments qui apportent plus de valeur ajoutée à notre trafic portuaire.

C'est pourquoi la chaîne de transport doit à tout prix s'adapter aux exigences de qualité, de rapidité et d'organisation logistique et, en ce qui concerne la tarification, elle doit absolument améliorer sa transparence.

Nous avons ainsi, je pense, tout intérêt à veiller à ce que des centres de décision de niveau national et international, notamment européen, se fixent dans nos principaux sites portuaires, de telle façon que les pouvoirs financiers et commerciaux ne désertent pas notre pays au détriment de la valeur ajoutée nationale, de l'emploi et de notre insertion dans l'économie de l'ensemble du monde.

C'est dans cette perspective que nous entendons, Jacques Mellick et moi-même, déployer toute notre énergie pour promouvoir, en 1991, l'étroite solidarité qui doit unir plus encore toutes les forces de la nation en faveur de cette politique portuaire.

Pour cela, mesdames et messieurs les sénateurs - les interventions qui ont eu lieu ce soir, à cette tribune, le prouvent - nous savons pouvoir compter, dans ce large débat national qui doit s'instaurer, sur le soutien de la Haute Assemblée, et nous vous en remercions. (*Applaudissements.*)

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier l'ensemble des rapporteurs et des intervenants pour leur contribution à ce débat.

Monsieur Bialski, l'objectif de réduction de notre flotte de pêche, qui a été fixé par le programme d'orientations pluriannuel, découle du fait que cette flotte s'est développée et très fortement modernisée au cours des dernières années.

Le port de pêche de Granville, par exemple, possède moitié moins de bateaux en 1990 qu'au début des années quatre-vingt, alors que le même tonnage de poisson est débarqué. Ce sont peut-être des chiffres caricaturaux, mais ils illustrent bien la situation de notre flotte, qui est plutôt surdimensionnée par rapport à la ressource disponible. C'est pour assurer l'avenir des pêcheurs et leurs revenus qu'il convient de réduire les capacités de capture.

Le mécanisme qui a été mis en place voilà deux ans, qui consiste à subordonner la construction de navires neufs à des retraits de flotte, a permis la poursuite, malgré tout, de la modernisation.

J'ai cru comprendre, lors d'un débat qui a eu lieu dans cette enceinte, que le permis de mise en exploitation, qui avait été condamné lorsque nous l'avions proposé, faisait aujourd'hui l'objet de beaucoup de louanges de la part de ceux qui connaissent le monde de la pêche.

Certes, les producteurs ont connu, au cours des dernières semaines, des difficultés financières du fait de l'augmentation du prix du carburant. Nous ne sommes pas restés insensibles à cette situation : à la demande de Michel Delebarre et de moi-même, le Gouvernement a décidé un report des échéances en capital des prêts bonifiés pour les entreprises de pêche en difficulté, ainsi qu'un report de trois mois des échéances des cotisations de sécurité sociale dues à l'E.N.I.M.

Monsieur le rapporteur spécial, j'ai également demandé au comité central des pêches maritimes de réfléchir au statut social du pêcheur ; je pense en effet qu'il ne peut y avoir de modernisation économique sans modernisation sociale : l'une ne va pas sans l'autre.

Sans anticiper sur les conclusions qui me seront soumises au cours des prochaines semaines, je peux, monsieur le rapporteur spécial, vous faire part de quelques réflexions.

Tout d'abord, il est anormal de laisser une catégorie de Français hors du champ de protection que connaissent les autres salariés.

Néanmoins, il existe des spécificités qui font que le régime terrestre ne peut être totalement et simplement transposé au domaine maritime. Enfin, un progrès me paraît possible dès lors qu'il pourrait être réalisé dans la concertation et de manière progressive.

S'agissant des mesures d'accompagnement que vous demandez, monsieur le rapporteur spécial, je vous indiquerai qu'à plusieurs reprises - les comptes rendus des séances des conseils des ministres des pêches, à Bruxelles, en témoignent - j'ai demandé l'éligibilité de la pêche aux fonds structurels.

**M. René Rognault, rapporteur spécial.** Très bien !

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Encore lors du conseil des ministres du mois de novembre, je crois avoir bien sensibilisé mes collègues sur cette nécessité.

Compte tenu des propositions particulièrement drastiques de la Commission, qui ont été annoncées mais qui n'ont pas encore fait l'objet de débats, nous ne pourrions sans doute pas atteindre les objectifs sans un accompagnement social, c'est-à-dire sans accès aux fonds structurels. En tout cas, le commissaire Marin en est lui-même totalement convaincu.

M. Oudin a évoqué la défense des intérêts français vis-à-vis des navires de pêche espagnols dans le golfe de Gascogne. Je lui rappellerai quand même que notre action est forte ; l'activité irrégulière des navires de pêche espagnols ne connaît guère de répit, malgré tous les procès-verbaux dressés par les services français.

Le déroutement de navires sans marque d'identification a nécessité la mobilisation de forces importantes, et ce pratiquement chaque mois depuis mai. Je ne rappellerai pas l'incident douloureux du *Monte Aler*, le 7 août. Dans ce dernier cas, en particulier, il ne me semble malheureusement pas que l'attitude ait été timorée - vous en conviendrez avec moi.

**M. Jacques Oudin.** Au canon !

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Toutefois, ces actions ont, semble-t-il, permis de sensibiliser les autorités espagnoles. Ainsi, alors que, depuis 1988, mon homologue espagnol refusait de discuter de ce sujet, nos rencontres ont été nombreuses depuis le mois de juillet dernier ! Un groupe de travail associant des représentants de l'administration espagnole et française a été mis en place pour étudier les moyens de poursuite, par l'administration espagnole, des navires reconnus en infraction dans les eaux françaises et n'ayant pas été déroutés.

Ce groupe a rapidement proposé diverses modifications dans la procédure du traitement des procès-verbaux.

Les deux gouvernements se sont accordés sur la mise en œuvre de ces nouveaux moyens de poursuites judiciaires et administratifs, qui seront mis en œuvre très prochainement.

Les intérêts français sont défendus à Bruxelles, notamment en ce qui concerne le filet maillant ou, plus exactement, comme vous l'avez dit, monsieur Oudin, le filet dérivant. C'est la leçon que j'ai apprise auprès des pêcheurs de l'île d'Yeu.

Depuis des mois, je défends cette position à Bruxelles, car l'emploi des filets dérivants a permis à la flotte germonière française de retrouver une vitalité que les métiers traditionnels lui avaient fait perdre.

Toutes les études scientifiques sur le sujet ont démontré que les engins utilisés par les pêcheurs français de thon germon sont sélectifs - ils capturent très peu d'espèces protégées comme les dauphins - et ne portent pas atteinte à la ressource thonière, qui est actuellement abondante. Ils n'ont rien à voir - faut-il encore le rappeler ? - avec les filets gigantesques, couvrant jusqu'à soixante kilomètres, qui sont utilisés dans certaines pêcheries du Pacifique ni avec les filets à grande maille utilisés par les Italiens en Méditerranée.

Je suis favorable à une réglementation de cet engin de pêche. J'en ai d'ailleurs discuté avec les professionnels de l'île d'Yeu, en particulier avec M. Groisard, que vous connaissez bien, monsieur le sénateur.

**M. Jacques Oudin.** Très bien !

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Je suis donc favorable à une réglementation de cet engin de pêche, comme de tous les engins potentiellement nocifs. J'ai d'ailleurs déclaré à Bruxelles que nous ne discuterions des filets qu'ils appellent « maillants » et que j'appelle « dérivants » que si l'on discutait en même temps du chalut à perche et de la pêche minière, c'est-à-dire la pêche destinée à la fabrication des farines. C'est un ensemble qui doit être mis sur la table de négociation ; en effet, il ne s'agit pas simplement de condamner ces filets dérivants, car c'est un problème à la fois très symbolique et très affectif.

Je veillerai à ce qu'une telle réglementation soit conforme à l'objectif recherché, qui est la protection de la ressource, mais qu'elle ne soit pas dévoyée pour interdire aux pêcheurs français de pratiquer leur métier.

Telle est en tout cas l'attitude que je défendrai le 19 décembre prochain, à Bruxelles : je sais, dès à présent, que mes propositions commencent à être écoutées, y compris au sein de l'administration bruxelloise.

M. de Catuelan s'est inquiété de la situation du marché du thon tropical congelé. Ce phénomène de prix anormalement bas est dû, tout d'abord, au *boycott*, par les conserveurs américains, du thon pêché en association avec les dauphins par certains pays d'Amérique du Sud.

Ces produits sont arrivés massivement sur le marché communautaire, faisant chuter les cours. Par ailleurs, cette situation est également due à la baisse du dollar ; mais, pour remédier à cette situation, j'ai demandé à la Commission des communautés européennes, après avoir reçu les professionnels thoniers, de mettre en place des mesures de sauvegarde pour protéger le marché communautaire de cette dérégulation conjoncturelle.

M. Oudin a évoqué les espaces littoraux et l'utilisation de ces espaces par les cultures marines. La loi « littoral » vise non seulement à protéger le littoral, mais aussi à l'aménager et à le mettre en valeur. Elle prévoit en effet que, même dans ces espaces, peuvent être implantés des aménagements légers, lorsqu'ils sont nécessaires notamment à leur mise en valeur économique. Tel est le cas, à mes yeux - je pense que c'est aussi votre avis, monsieur Oudin - des exploitations de cultures marines, qui maintiennent dans les communes littorales une activité économique tout au long de l'année.

Le décret du 20 septembre 1989, portant application de ces dispositions, a exclu nommément les bâtiments d'habitation, mais nullement les locaux professionnels abritant les matériels et les récoltes.

**M. Jacques Oudin.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Oudin, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Jacques Oudin.** Monsieur le ministre, ne confondons pas les installations légères liées à des exploitations ostréicoles, ou de nature semblable, et les installations nécessaires à l'exercice des nouvelles activités aquacoles.

J'ai parlé des fermes d'élevage de turbots ou des écloséries. Elles n'ont plus rien à voir avec l'objet des dispositions du décret du 20 septembre 1989. Si vous persévérez dans ce raisonnement, nous ne créerons plus sur nos côtes et dans ces zones sensibles ni écloséries ni fermes d'élevage de turbots ou de bars.

Il existe une différence considérable entre ces exploitations légères, dont on nous parle tout le temps, et l'aquaculture nouvelle. Cette dernière implique des investissements beaucoup plus lourds qui, en outre, sont complètement gelés par une mauvaise application de la loi « littoral ». Je l'ai déjà dit à M. Lalonde, mais je vous le répète : si vous continuez à confondre les deux types d'exploitation, l'aquaculture nouvelle ne pourra pas se développer en France.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Monsieur le sénateur, je suis d'accord avec vos observations. J'avais essentiellement évoqué les problèmes conchylicoles car un certain nombre de vos collègues les avaient soulevés à plusieurs reprises. Aussi, je pensais que vos propos s'y rapportaient.

Mais ne laissons pas, non plus, dévoyer la loi « littoral » car elle permet, vous le savez très bien, de maîtriser sérieusement cet espace et de ne pas y laisser faire n'importe quoi.

Le souci économique doit être pris en compte, et je partage votre point de vue, tout en sachant très bien que diverses mesures ont été mises en œuvre afin de favoriser l'aquaculture. Mais peut-être ne sommes-nous pas forcément bien placés ?

Faut-il rappeler, en effet, que la lenteur relative de ce développement est due à la forte concurrence de pays bénéficiant de bonnes conditions hydroclimatiques et d'un bas coût de main-d'œuvre, ainsi qu'à la méconnaissance des compétences spécifiques qui sont longues à acquérir, à l'importance des investissements et des fonds de roulement nécessaires qui sont liés à la longueur des cycles d'élevage, à savoir deux à trois ans ? Telles sont les observations que je puis formuler sur ce sujet.

Monsieur Albert Pen, la sauvegarde de l'activité de l'armement de pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon s'est traduite par un arbitrage clair sur l'accès aux quotas français dans le secteur 3 Ps. Vous l'avez rappelé, M. le Premier ministre a confirmé récemment qu'il n'avait aucunement l'intention de revenir sur cet arbitrage. Je ne puis donc rien y ajouter. Je suis un ministre qui écoute, qui dialogue, qui essaie de convaincre et de rapprocher les points de vue.

C'est pourquoi lorsqu'on me demande un rendez-vous, même s'il s'agit du patron de la Comapêche, ma porte est ouverte, comme elle l'est à tout parlementaire, qu'il soit de Saint-Malo ou de Saint-Pierre-et-Miquelon, ou aux responsables de l'armement de Saint-Pierre-et-Miquelon. J'ai le souci de toujours rapprocher les points de vue - tel est le rôle de l'Etat - dans l'intérêt des régions ou des départements concernés.

Vous avez évoqué, monsieur Albert Pen, les dégâts provoqués par la tempête de l'hiver dernier sur la digue du port de Miquelon. Ils ont coûté 10 750 000 francs au ministère de la mer et 10 millions de francs au ministère des départements et territoires d'outre-mer. Ces derniers provenaient du F.I.D.O.M. et étaient normalement destinés à une amélioration du port de Miquelon.

Il était envisagé, c'est vrai, monsieur le sénateur, pour chacun des deux ministères, que ces crédits soient rétablis dans la loi de finances rectificative pour 1990. Les arbitrages définitifs, postérieurs à l'examen du projet de budget pour 1991 du ministère de la mer par l'Assemblée nationale, n'ont pu aboutir à une solution positive. Ainsi que je l'avais indiqué devant l'Assemblée nationale, M. Le Pensec et moi-même allons nous concerter au début de l'année et étudier cette question en commun afin de l'inscrire dans le budget de 1991.

La protection du littoral et la sécurité maritime ont fait l'objet de nombreuses interventions, notamment de la part de MM. Oudin et Régnauld. Tous les aspects de la politique de protection et d'aménagement du littoral qui étaient présentés dans ce budget ont été évoqués. Je rappellerai tout de même que cette politique concerne d'autres ministères.

MM. de Catuelan et Régnauld ont bien voulu rappeler la réunion du comité interministériel pour l'aménagement du territoire. Ce comité a, en effet, décidé de relancer, à la demande de Michel Delebarre et de moi-même, la réflexion sur le rôle des espaces littoraux dans l'aménagement du territoire. M. Jacques Chérèque est en charge de la mise en place de ce groupe de travail interministériel. Bien entendu, je puis confirmer que les élus locaux y seront totalement associés.

**M. René Régnauld, rapporteur spécial.** Merci, monsieur le ministre.

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** Pour revenir au projet de budget de la mer, les moyens consacrés au littoral se répartissent sur six lignes budgétaires différentes : mise en œuvre des schémas de mise en valeur de la mer, sentier du littoral, défense des lieux habités contre la mer et lutte contre les pollutions d'origine marine.

S'agissant des autorisations de programme et donc des engagements de l'action de l'Etat, le projet de budget pour 1991 nous propose une quasi-reconduction des montants prévus en 1990.

Certes, je rappelle, à ce propos, que nous avons connu l'hiver passé des tempêtes exceptionnelles qui ont provoqué des dommages importants sur le littoral. A la suite d'un inventaire des travaux nécessaires, le comité interministériel

de la mer du 5 juillet 1990 a décidé de débloquent une enveloppe de 20 millions de francs de crédits supplémentaires qui ont été immédiatement délégués aux préfets de région.

En ce qui concerne les crédits de paiement, la contraction que vous avez relevée résulte d'un rééquilibrage technique mais, dans le même temps, le chapitre 35-33/20 connaît une augmentation de 67 p. 100 qui permettra d'améliorer l'entretien des centres de stockage et de développer les exercices dont l'intérêt opérationnel est évident.

Cet effort devra être poursuivi durant les prochaines années et, sur certains points, il devra être amplifié. Vous avez eu raison d'insister sur les schémas de mise en valeur de la mer, qui sont si importants pour un aménagement harmonieux du littoral.

J'ai pris bonne note, monsieur Oudin, de votre souhait de voir le schéma de la baie de Bourgneuf intégré dans le prochain contrat de plan Etat-région. Cela vise, me semble-t-il, les projets d'aménagement concernant l'Etat qui seront prévus dans ce schéma, déjà bien avancé. Mais il s'agit d'un autre débat...

Par ailleurs, le district de l'île de Noirmoutier, dont vous assurez la présidence, a proposé un nouveau programme de travaux de protection sollicitant, dans ce dessein, l'intervention de l'Etat, de la région et du département.

Légalement - dois-je le rappeler ? - la défense contre la mer relève avant tout des propriétaires dont les biens doivent être protégés et des collectivités locales, la solidarité nationale intervenant par le biais des subventions allouées aux projets présentant un caractère d'intérêt général.

C'est la raison pour laquelle, monsieur Oudin, je ne partage pas du tout votre point de vue à propos de la visite de M. le Président de la République en Picardie. Il est venu, non pas, comme vous l'avez dit, pour dénoncer les carences de l'administration de la mer, puisque, je le répète, ce n'est pas l'Etat qui est légalement responsable de la protection contre la mer, mais pour décider de l'intervention de la solidarité nationale, décision mise ensuite en œuvre par le comité interministériel de la mer du 5 juillet dernier qui a plus que triplé le montant de la subvention de l'Etat pour 1990.

En ce qui concerne Noirmoutier, l'Etat est intervenu, ces dernières années, à un niveau qui, compte tenu des subventions budgétaires disponibles, peut être qualifié de très important par rapport à d'autres portions du littoral.

Soucieux de répondre à MM. Bialski, Bécart et de Catuelan à propos du sauvetage en mer et donc de la S.N.S.M., qui est la pièce centrale de ce dispositif, je rappellerai que la contribution de l'Etat et des collectivités locales à ce budget reste stable avec 8 460 000 francs de subventions globales aux investissements pour l'Etat, ce qui implique que celui-ci finance, par le biais de la S.N.S.M., les canots de sauvetage. L'action de son président, l'amiral Leenhardt, reflète de son dynamisme et de sa rigueur - j'ai plaisir à le souligner devant vous - a permis à la S.N.S.M. de compléter son financement par d'autres sources.

Néanmoins, le développement de la plaisance - MM. Bialski et de Catuelan l'ont souligné - et des loisirs nautiques implique une meilleure adéquation des structures et des moyens de la S.N.S.M., en particulier en matière de financement. Conformément à la décision du comité interministériel de la mer, je fais procéder à une étude sur cette question, et vos contributions, dont je vous remercie, y seront prises en considération.

Je terminerai, comme tout à l'heure, en traitant des vieux gréements. Vous avez, monsieur Oudin, évoqué le problème de ce navire que vous souhaitez garder et qui fait honneur à Noirmoutier. La procédure normale d'aliénation consiste à le remettre au service des domaines qui procède à sa vente. Cette vente doit se faire au mieux des intérêts de l'Etat. Mais quand l'intérêt historique ou artistique du bien à vendre est tel qu'il peut être considéré comme faisant partie du patrimoine local, celui-ci ne peut pas ne pas tenir compte de l'usage qui en sera fait par l'acquéreur. Michel Delebarre et moi-même sommes très sensibles à la conservation du patrimoine culturel maritime. Nous l'avons déjà dit.

Voilà pourquoi ce navire peut être considéré comme un élément du patrimoine de l'île de Noirmoutier. Au moment où cette unité sera remise au service des domaines pour aliénation, je veillerai à ce que la démarche des collectivités de l'île soit prise en considération et qu'il soit, en particulier, tenu compte de leur projet de mise en valeur du navire.

**M. Jacques Oudin.** Je vous en remercie, monsieur le ministre.

**M. Jacques Mellick, ministre délégué.** M. Bécart a évoqué les problèmes de la construction navale bien que ce sujet ne relève pas de mon département ministériel. Chaque fois que les chantiers français peuvent offrir un prix et des délais de livraison compétitifs, nous faisons tout pour que les armateurs français commandent leurs navires en France, et ils le font. Mais qu'on ne vienne pas me dire que la prime à l'investissement, prévue dans le plan « marine marchande » que nous avons mis en place, doit compenser une éventuelle différence de prix de construction, car il s'agirait alors d'une aide non plus au pavillon français mais à la construction navale. A ce moment-là, ce problème relève du ministère de l'industrie, car il s'agit d'un autre chapitre budgétaire.

Je rappellerai à M. Bécart que notre industrie de construction navale a fait le choix de se spécialiser dans la construction de grands paquebots de croisière, l'un des rares secteurs du transport maritime mondial en expansion. En remportant les succès que l'on sait à l'exportation, cette industrie apporte une contribution à la balance des paiements nationale.

Mais il ne faut pas s'étonner si la demande des armateurs français qui est, par nature, beaucoup plus diversifiée, est couverte par des navires d'occasion ou des commandes à l'étranger. En définitive, pour que des commandes soient passées aux chantiers français, il faut que, d'un côté comme de l'autre, donc aussi du côté du constructeur, il y ait un désir de conclure un accord. La responsabilité en incombe donc aux entreprises.

Vous avez évoqué, monsieur Bécart, le problème du taux de réversion des pensions attribuées aux veuves de marins. Le régime de sécurité des marins sert des pensions de réversion qui sont égales, à l'instar de tous les autres régimes spéciaux, à 50 p. 100 du montant des droits à pension de l'assuré décédé. Certes, les ressortissants du régime général bénéficient, depuis 1982, d'un taux plus élevé, égal à 52 p. 100 du montant des droits acquis par le retraité décédé. Cependant, cette mesure a tenu compte du fait que ces régimes versent généralement des pensions d'un montant plus faible et, de plus, soumises à des conditions d'octroi plus restrictives.

S'agissant du plan de la marine marchande, je rappellerai très brièvement que les investissements en navires sous pavillon français sont tout de même significatifs. Pour apprécier ces efforts d'investissement en navires réalisés depuis la mise en vigueur du plan, on peut noter que le carnet de commandes de l'armement français s'élevait à trois unités en 1987, à quatre unités en 1988 et à une dizaine en 1989 et en 1990.

S'agissant des emplois navigants, les accords tripartites ont retenu une hypothèse de perte d'emplois comprise entre 200 et 400 alors que, sur la décennie écoulée, le rythme annuel a été de 1 000 emplois. Ce rythme est donc aujourd'hui stoppé.

Ce résultat a été obtenu alors que la conjoncture est pour le moins incertaine et que toutes les grandes compagnies affichent des pertes. Par conséquent, en aucun cas la conjoncture ne peut être invoquée pour expliquer la diminution des pertes d'emplois.

Monsieur de Catuelan, les perspectives ouvertes par la crise du Golfe sont sombres, dures. Dans ce climat, la réduction des échanges, le renchérissement des coûts, la diminution des taux de fret amènent bon nombre d'armements à connaître des difficultés, comme je l'ai indiqué.

Michel Delebarre et moi-même avons particulièrement noté les observations qui ont été formulées par les rapporteurs, ainsi que par M. Bialski, au sujet de la formation continue. Je sais que les uns et les autres vous avez œuvré, au cours de ces dernières semaines, pour obtenir quelques crédits supplémentaires pour cette formation maritime, qui est le gage de l'avenir. Je tiens à vous en remercier.

En ce qui concerne les écoles maritimes et aquacoles, je me réjouis que la Haute Assemblée s'oriente vers l'ouverture de crédits supplémentaires qui permettront à l'A.G.E.M.A., l'association pour la gérance des écoles maritimes et aquacoles, de trouver un meilleur équilibre financier et surtout d'assurer aux régions - je crois que c'était le souci d'un certain nombre d'entre vous - la compensation d'un transfert de compétences, qui, avec la création des établissements publics locaux d'enseignement, devrait être, dès 1991, achevé. Je suis sûr que la décentralisation de ces écoles permettra de les

ancrer dans leur environnement régional et local en leur apportant l'irremplaçable soutien des élus. (*Applaudissements sur les travées socialistes, ainsi que sur le banc des commissions.*)

**M. le président.** Nous allons procéder maintenant à l'examen et au vote des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer, et figurant aux états B et C.

Je rappelle que le Sénat a déjà examiné les crédits relatifs aux transports intérieurs lors de sa séance du lundi 3 décembre dernier, et les crédits relatifs à l'aviation civile et à la météorologie ainsi que ceux concernant l'urbanisme, précédemment, au cours de la présente séance.

#### ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III, 430 314 003 francs. »

La parole est à M. Schumann.

**M. Maurice Schumann.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, ma très brève intervention sur le titre III a pour seul objet de préciser la conclusion pratique vers laquelle peut et doit être orienté notre débat.

Administrateur du port de Dunkerque, dont la perte s'élèvera pour 1990 à 3 millions de tonnes par rapport à 1989, je partage les inquiétudes de mon collègue Jacques Bialski à propos des difficultés financières que le désengagement de l'Etat dans les opérations d'investissement et les dépenses d'entretien des accès entraînent, notamment, pour le port autonome de Dunkerque, qui supporte par ailleurs, sur ses fonds propres, toute la charge financière des superstructures.

Je sais, monsieur le ministre de l'équipement, que s'il n'avait tenu qu'au maire de Dunkerque, qui n'est pas à lui seul tout le Gouvernement - il y a loin parfois des quais de Dunkerque au quai de Bercy ! - le projet de budget ne ferait pas apparaître une baisse sensible des dotations du chapitre relatif au remboursement par l'Etat des dépenses d'entretien et des accès qu'il doit couvrir, en application du code des ports maritimes.

Comment sortir de cette situation ?

Nous avons eu confirmation tout à l'heure d'un fait satisfaisant. Il a été obtenu au Palais Bourbon que plus de la moitié des 10 millions de francs perdus soient récupérés grâce à la réserve de l'Assemblée nationale. Il reste à trouver 4 millions. Deux moyens de les dégager s'offrent à nous : la réserve du Sénat et la loi de finances rectificative.

M. Bialski a remercié d'avance notre commission des finances de son concours et je m'associe à ses remerciements notamment dans la mesure où ils s'adressent à notre président Christian Poncelet, mais la commission des finances ne peut pas tout faire !

Dites-nous, monsieur le ministre, si, comme je me plais à le croire, nous pourrions aussi donner acte au Gouvernement des réparations obtenues. Avant d'émettre mon vote personnel, j'attends la suite des événements avec espoir.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je demande la parole.

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Inutile de vous dire, monsieur Schumann, que je comprends votre préoccupation ; j'irai même jusqu'à dire que je la partage.

J'ai indiqué tout à l'heure combien nous avons souci, M. Jacques Mellick et moi-même, de veiller à ce que, dans les budgets futurs, les crédits d'entretien des ports autonomes ne connaissent pas d'érosion car ce ne serait conforme ni aux engagements qui ont été pris, ni à l'esprit qui doit, selon moi, présider aux relations entre les ports autonomes et l'Etat.

Cela dit, je ne peux pas, ici, disposer d'argent que je n'ai pas. Vous-même m'en feriez reproche.

Sur les 10 millions de francs du chemin qu'il convenait de faire, 6 millions de francs ont d'ores et déjà été accordés grâce au concours et à la diligence de l'Assemblée nationale. Le Sénat a effectué un certain nombre de choix, qui correspondent d'ailleurs à des besoins que nous avons ressentis ; le ministre délégué a remercié les sénateurs pour l'effort ainsi consenti, en particulier au regard de la formation des marins.

Les fonds que vous me demandez n'étant pas à ma disposition, le problème est de savoir, monsieur le sénateur, si nous parviendrons, ultérieurement, à restituer au port de Dunkerque le dû que vous avez évoqué.

En tout cas, sachez que notre bonne volonté, à Jacques Mellick et à moi-même, est totale pour essayer de compenser dans l'avenir ce manque à gagner.

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

**M. le président.** « Titre IV, 4 289 490 368 francs. »

Je vous rappelle que, dans la séance d'aujourd'hui, lors de l'examen des dispositions relatives à l'urbanisme, au logement et aux services communs, le Sénat a adopté un amendement n° II-19 de la commission des finances réduisant les crédits de 833 459 224 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, ainsi modifiés, les crédits figurant au titre IV.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

#### ÉTAT C

**M. le président.** « Titre V. - Autorisations de programme, 11 526 509 000 francs.

« Crédits de paiement, 4 676 224 000 francs. »

Je vous rappelle :

- d'une part, que, lors de l'examen des dispositions relatives aux transports intérieurs, le 3 décembre 1990, le Sénat a adopté un amendement n° II-23 de la commission des finances réduisant les autorisations de programme de 6 965 634 000 francs et les crédits de paiement de 2 134 804 000 francs ;

- d'autre part, que, dans la séance d'aujourd'hui, lors de l'examen des dispositions relatives à l'urbanisme, au logement et aux services communs, le Sénat a adopté un amendement n° II-20 de la commission des finances réduisant les autorisations de programme de 304 477 000 francs et les crédits de paiement de 118 149 000 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, ainsi modifiés, les crédits figurant au titre V.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

**M. le président.** « Titre VI. - Autorisations de programme, 15 998 349 000 francs.

« Crédits de paiement, 5 959 012 000 francs. »

Je vous rappelle :

- d'une part, que, lors de l'examen des dispositions relatives aux transports intérieurs, le 3 décembre 1990, le Sénat a adopté un amendement n° II-24 de la commission des finances réduisant les autorisations de programme de 60 500 000 francs et les crédits de paiement de 20 500 000 francs ;

- d'autre part, que, dans la séance d'aujourd'hui, lors de l'examen des dispositions relatives à l'urbanisme, au logement et aux services communs, le Sénat a adopté un amendement n° II-21 de la commission des finances réduisant les autorisations de programme de 14 050 202 000 francs et les crédits de paiement de 5 078 658 000 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, ainsi modifiés, les crédits figurant au titre VI.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Je demande la parole.

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

**M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.** Monsieur le président, je ne voudrais pas prolonger le débat, mais nous avons eu l'occasion de nous retrouver pour examiner les crédits du ministère

de l'équipement, du logement, des transports et de la mer lundi dernier et ce jour et, d'une façon générale, nous avons plutôt travaillé de nuit.

Au nom de MM. Besson, Sarre, Mellick et en mon nom personnel je voudrais vous remercier, monsieur le président, ainsi que l'ensemble des membres de la Haute Assemblée qui ont participé à ces débats, et tout particulièrement MM. les rapporteurs. Je tiens également à remercier le personnel du Sénat qui a permis à ces débats d'avoir lieu et d'être conduits dans un climat tout à fait serein. (*Applaudissements.*)

**M. le président.** Les applaudissements de la Haute Assemblée, monsieur le ministre, démontrent qu'elle est sensible à votre déclaration.

4

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 10 décembre 1990, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution (nos 84 et 85, 1990-1991).

M. Roger Chinaud, 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 :

**Articles de la deuxième partie non joints à l'examen des crédits :**

Aucun amendement aux articles de la deuxième partie n'est plus recevable.

Eventuellement, seconde délibération sur la deuxième partie.

**Explications de vote :**

Vote sur l'ensemble. Scrutin public à la tribune de droit, en application de l'article 60 bis, troisième alinéa, du règlement.

### Délai limite pour le dépôt des amendements

Conformément à la décision prise le mercredi 5 décembre 1990 par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à tous les projets de loi et propositions de loi ou de résolution prévus jusqu'à la fin de la session ordinaire, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique, est fixé, dans chaque cas, à dix-sept heures, la veille du jour où commence la discussion.

### Délai limite pour le dépôt des amendements à un projet de loi

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, tendant au développement de l'emploi par la formation dans les entreprises, l'aide à l'insertion sociale et professionnelle et l'aménagement du temps de travail, pour l'application du troisième plan pour l'emploi (n° 109, 1990-1991), est fixé au mardi 11 décembre 1990, à douze heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée le dimanche 9 décembre 1990, à deux heures quarante-cinq.*)

*Le Directeur  
du service du compte rendu sténographique,  
JEAN LEGRAND*

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la séance

### du samedi 8 décembre 1990

#### SCRUTIN (N° 60)

sur l'amendement n° II-19 présenté par M. Ernest Cartigny au nom de la commission des finances, tendant à réduire les crédits du titre IV de l'état B du projet de loi de finances pour 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. (Budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. I. - Urbanisme, logement et services communs.)

Nombre de votants : ..... 317  
 Nombre de suffrages exprimés : ..... 316

Pour : ..... 225  
 Contre : ..... 91

Le Sénat a adopté.

#### Ont voté pour

Philippe Adnot  
 Michel d'Aillières  
 Paul Alduy  
 Michel Alloncle  
 Jean Amelin  
 Hubert d'Andigné  
 Maurice Arreckx  
 Jean Arthuis  
 Alphonse Arzel  
 Honoré Baillet  
 René Ballayer  
 Bernard Barbier  
 Bernard Barraux  
 Jean-Paul Bataille  
 Henri Belcour  
 Claude Belot  
 Jacques Bérard  
 Georges Berchet  
 Daniel Bernadet  
 Roger Besse  
 André Bettencourt  
 Jacques Bimbenet  
 François Blaizot  
 Jean-Pierre Blanc  
 Maurice Blin  
 André Bohl  
 Roger Boileau  
 Christian Bonnet  
 Amédée Bouquerel  
 Joël Bourdin  
 Yvon Bourges  
 Philippe  
 de Bourgoing  
 Jean-Eric Bousch  
 Raymond Bouvier  
 Jean Boyer  
 Louis Boyer  
 Jacques Braconnier  
 Paulette Brisepierre  
 Guy Cabanel  
 Michel Caldaguès  
 Robert Calmejane  
 Jean-Pierre Camoin  
 Jean-Pierre Cantegrit

Paul Caron  
 Ernest Cartigny  
 Louis de Catuelan  
 Joseph Caupert  
 Auguste Cazalet  
 Gérard César  
 Jean Chamant  
 Jean-Paul Chambriard  
 Jacques Chaumont  
 Michel Chauty  
 Jean Chérioux  
 Roger Chinaud  
 Auguste Chupin  
 Jean Clouet  
 Jean Cluzel  
 Henri Collard  
 Henri Collette  
 Francisque Collomb  
 Charles-Henri  
 de Cossé-Brissac  
 Maurice  
 Couve de Murville  
 Pierre Croze  
 Michel Crucis  
 Charles de Cuttoli  
 André Daugnac  
 Marcel Daunay  
 Désiré Debavelaere  
 Luc Dejoie  
 Jean Delaneau  
 François Delga  
 Jacques Delong  
 Charles Descours  
 André Diligent  
 Michel Doublet  
 Franz Duboscq  
 Alain Dufaut  
 Pierre Dumas  
 Jean Dumont  
 Ambroise Dupont  
 Hubert  
 Durand-Chastel  
 André Egu  
 Jean-Paul Emin

Jean Faure  
 Marcel Fortier  
 André Fosset  
 Jean-Pierre Fourcade  
 Philippe François  
 Jean-Claude Gaudin  
 Philippe de Gaulle  
 Jacques Genton  
 Alain Gérard  
 François Gerbaud  
 Charles Ginésy  
 Jean-Marie Girault  
 Paul Girod  
 Henri Goetschy  
 Jacques Golliet  
 Marie-Fanny Gournay  
 Yves  
 Goussebaire-Dupin  
 Adrien Gouteyron  
 Jean Grandon  
 Paul Graziani  
 Georges Gruillot  
 Yves Guéna  
 Bernard Guyomard  
 Jacques Habert  
 Hubert Haenel  
 Emmanuel Hamel  
 Nicole  
 de Hautecloque  
 Marcel Henry  
 Rémi Herment  
 Daniel Hoeffel  
 Jean Huchon  
 Bernard Hugo  
 Claude Huriet  
 Roger Husson  
 André Jarrot  
 Pierre Jeambrun  
 Charles Jolibois  
 André Jourdain  
 Louis Jung  
 Paul Kauss  
 Pierre Lacour  
 Pierre Laffitte

Christian  
 de La Malène  
 Lucien Lanier  
 Jacques Larché  
 Gérard Larcher  
 Bernard Laurent  
 René-Georges Laurin  
 Marc Lauriol  
 Henri Le Breton  
 Jean Lecanuet  
 Bernard Legrand  
 Jean-François  
 Le Grand  
 Edouard Le Jeune  
 Max Lejeune  
 Charles-Edmond  
 Lenglet  
 Marcel Lesbros  
 Roger Lise  
 Maurice Lombard  
 Pierre Louvot  
 Roland du Luart  
 Marcel Lucotte  
 Jacques Machet  
 Jean Madelain  
 Kléber Malécot  
 Hubert Martin  
 Paul Masson  
 François Mathieu  
 Serge Mathieu  
 Michel  
 Maurice-Bokanowski  
 Jacques de Menou  
 Louis Mercier  
 Daniel Millaud  
 Michel Miroudot

Hélène Missoffe  
 Louis Moinar  
 René Monory  
 Claude Mont  
 Geoffrey  
 de Montalembert  
 Paul Moreau  
 Jacques Mossion  
 Arthur Moulin  
 Georges Mouly  
 Jacques Moutet  
 Jean Natali  
 Lucien Neuwirth  
 Henri Olivier  
 Charles Ornano  
 Paul d'Ornano  
 Jacques Oudin  
 Sosefo Makapé Papilio  
 Charles Pasqua  
 Bernard Pellarin  
 Jean Pépin  
 Alain Pluchet  
 Christian Poncelet  
 Michel Poniatowski  
 Roger Poudonson  
 Richard Pouille  
 Jean Pourchet  
 André Pourny  
 Claude Prouvoeur  
 Jean Puech  
 Henri de Raincourt  
 Henri Revol  
 Roger Rigaudière  
 Guy Robert  
 Jean-Jacques Robert  
 Nelly Rodi

Josselin de Rohan  
 Roger Romani  
 Olivier Roux  
 Marcel Rudloff  
 Michel Rufin  
 Pierre Schiélé  
 Maurice Schumann  
 Bernard Seillier  
 Paul Séramy  
 Jean Simonin  
 Raymond Soucaret  
 Michel Souplet  
 Jacques Sourdille  
 Louis Souvet  
 Pierre-Christian  
 Taittinger  
 Martial Taugourdeau  
 Jacques Thyraud  
 Jean-Pierre Tizon  
 Henri Torre  
 René Travert  
 René Trégouët  
 Georges Treille  
 François Trucy  
 Dick Ukeiwé  
 Jacques Valade  
 Pierre Vallon  
 Albert Vecten  
 Xavier de Villepin  
 Serge Vinçon  
 Louis Virapoullé  
 Albert Voilquin  
 André-Georges  
 Voisin

#### Ont voté contre

François Abadie  
 Guy Allouche  
 François Autain  
 Germain Authié  
 Henri Bangou  
 Gilbert Baumet  
 Jean-Pierre Bayle  
 Marie-Claude  
 Beauveau  
 Jean-Luc Bécart  
 Gilbert Belin  
 Jacques Bellanger  
 Maryse Bergé-Lavigne  
 Roland Bernard  
 Jean Besson  
 Jacques Bialski  
 Pierre Biarnes  
 Danielle  
 Bidard-Reydet  
 Marc Bœuf  
 Marcel Bony  
 André Boyer  
 Louis Brives  
 Jacques Carat  
 Robert Castaing  
 William Chery

Yvon Collin  
 Claude Cornac  
 Marcel Costes  
 Raymond Courrière  
 Roland Courteau  
 Michel Darras  
 Marcel Debarge  
 André Delelis  
 Gérard Delfau  
 Jean-Pierre Denzériat  
 Rodolphe Désiré  
 Michel  
 Dreyfus-Schmidt  
 Bernard Dussaut  
 Claude Estier  
 Paulette Fost  
 Jacqueline  
 Fraysse-Cazalis  
 Aubert Garcia  
 Jean Garcia  
 Gérard Gaud  
 François Giacobbi  
 Roland Grimaldi  
 Robert Guillaume  
 Philippe Labeyrie  
 Tony Larue

Robert Laucournet  
 Charles Lederman  
 François Lesein  
 Félix Leyzour  
 Paul Loridant  
 François Louisy  
 Hélène Luc  
 Philippe Madrelle  
 Michel Manet  
 Jean-Pierre Masseret  
 Jean-Luc Mélenchon  
 Louis Minetti  
 Michel Moreigne  
 Georges Othily  
 Robert Pagès  
 Albert Pen  
 Guy Penne  
 Daniel Percheron  
 Louis Perrein  
 Hubert Peyou  
 Jean Peyrafitte  
 Louis Philibert  
 Robert Pontillon  
 Claude Pradille  
 Roger Quilliot  
 Albert Ramassamy

René Regnault  
Ivan Renar  
Jacques Roccaserra  
Jean Roger  
Gérard Roujas  
André Rouvière

Claude Saunier  
Franck Sérusclat  
René-Pierre Signé  
Paul Souffrin  
Fernand Tardy  
André Vallet

André Vezinhet  
Marcel Vidal  
Robert Vigouroux  
Hector Viron  
Robert Vizet

Jean Cluzel  
Henri Collard  
Henri Collette  
Francisque Collomb  
Charles-Henri  
de Cossé-Brissac  
Maurice  
Couve de Murville  
Pierre Croze  
Michel Crucis  
Charles de Cuttoli  
André Daugnac  
Marcel Daunay  
Désiré Debavelaere  
Luc Dejoie  
Jean Delaneau  
François Delga  
Jacques Delong  
Charles Descours  
André Diligent  
Michel Doublet  
Franz Duboscq  
Alain Dufaut  
Pierre Dumas  
Jean Dumont  
Ambroise Dupont  
Hubert  
Durand-Chastel  
André Egu  
Jean-Paul Emin  
Jean Faure  
Marcel Fortier  
André Fosset  
Jean-Pierre Fourcade  
Philippe François  
Jean-Claude Gaudin  
Philippe de Gaulle  
Jacques Genton  
Alain Gérard  
François Gerbaud  
Charles Ginésy  
Jean-Marie Girault  
Paul Girod  
Henri Goetschy  
Jacques Golliet  
Marie-Fanny Gournay  
Yves  
Goussebaire-Dupin  
Adrien Gouteyron  
Jean Grandon  
Paul Graziani  
Georges Gruillot  
Yves Guéna  
Bernard Guyomard  
Jacques Habert  
Hubert Haenel  
Emmanuel Hamel  
Nicole  
de Hauteclouque  
Marcel Henry

Rémi Herment  
Daniel Hoeffel  
Jean Huchon  
Bernard Hugo  
Claude Huriet  
Roger Husson  
André Jarrot  
Pierre Jeambrun  
Charles Jolibois  
André Jourdain  
Louis Jung  
Paul Kauss  
Pierre Lacour  
Pierre Laffitte  
Christian  
de La Malène  
Lucien Lanier  
Jacques Larché  
Gérard Larcher  
Bernard Laurent  
René-Georges Laurin  
Marc Lauriol  
Henri Le Breton  
Jean Lecanuet  
Bernard Legrand  
Jean-François  
Le Grand  
Edouard Le Jeune  
Max Lejeune  
Charles-Edmond  
Lenglet  
Marcel Lesbros  
Roger Lise  
Maurice Lombard  
Pierre Louvot  
Roland du Luart  
Marcel Lucotte  
Jacques Machet  
Jean Madelain  
Kléber Malécot  
Hubert Martin  
Paul Masson  
François Mathieu  
Serge Mathieu  
Michel  
Maurice-Bokanowski  
Jacques de Menou  
Louis Mercier  
Daniel Millaud  
Michel Miroudot  
Hélène Missoffe  
Louis Moïnard  
René Monory  
Claude Mont  
Geoffroy  
de Montalembert  
Paul Moreau  
Jacques Mossion  
Arthur Moulin  
Georges Mouly

Jacques Moutet  
Jean Natali  
Lucien Neuwirth  
Henri Olivier  
Charles Ornano  
Paul d'Ornano  
Jacques Oudin  
Sosefo Makapé Papiilo  
Charles Pasqua  
Bernard Pellarin  
Jean Pépin  
Alain Pluchet  
Christian Poncelet  
Michel Poniatowski  
Roger Poudonson  
Richard Pouille  
Jean Pourchet  
André Pourny  
Claude Prouvoeur  
Jean Puech  
Henri de Raincourt  
Henri Revol  
Roger Rigaudière  
Guy Robert  
Jean-Jacques Robert  
Nelly Rodi  
Josselin de Rohan  
Roger Romani  
Olivier Roux  
Marcel Rudloff  
Michel Rufin  
Pierre Schiélé  
Maurice Schumann  
Bernard Seillier  
Paul Séramy  
Jean Simonin  
Raymond Soucaret  
Michel Souplet  
Jacques Sourdille  
Louis Souvet  
Pierre-Christian  
Taittinger  
Martial Taugourdeau  
Jacques Thyraud  
Jean-Pierre Tizon  
Henri Torre  
René Travert  
René Trégoût  
Georges Treille  
François Trucy  
Dick Ukeiwé  
Jacques Valade  
Pierre Vallon  
Albert Vecten  
Xavier de Villepin  
Serge Vinçon  
Louis Virapoullé  
Albert Voilquin  
André-Georges  
Voisin

### S'est abstenu

M. José Ballarello.

### N'a pas pris part au vote

M. Jean François-Poncet.

### N'ont pas pris part au vote

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

### A délégué son droit de vote

(Art. 63 et 64 du règlement)

M. André Pourny à M. Serge Mathieu.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : ..... 316  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 315  
Majorité absolue des suffrages exprimés : 158

Pour l'adoption : ..... 224  
Contre : ..... 91

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

## SCRUTIN (N° 61)

sur l'amendement n° II-20 présenté par M. Ernest Cartigny au nom de la commission des finances, tendant à réduire les crédits du titre V de l'état C du projet de loi de finances pour 1991, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution. (Budget de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. I. - Urbanisme, logement et services communs.)

Nombre de votants : ..... 317  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 316

Pour : ..... 225  
Contre : ..... 91

Le Sénat a adopté.

### Ont voté pour

Philippe Adnot  
Michel d'Aillières  
Paul Alduy  
Michel Alloncle  
Jean Amelin  
Hubert d'Andigné  
Maurice Arreckx  
Jean Arthuis  
Alphonse Arzel  
Honoré Baillet  
René Ballayer  
Bernard Barbier  
Bernard Barraux  
Jean-Paul Bataille  
Henri Belcour  
Claude Belot  
Jacques Bérard  
Georges Berchet  
Daniel Bernardet

Roger Besse  
André Bettencourt  
Jacques Bimbenet  
François Blaizot  
Jean-Pierre Blanc  
Maurice Blin  
André Bohl  
Roger Boileau  
Christian Bonnet  
Amédée Bouquerel  
Joël Bourdin  
Yvon Bourges  
Philippe  
de Bourgoing  
Jean-Eric Bousch  
Raymond Bouvier  
Jean Boyer  
Louis Boyer  
Jacques Braconnier  
Paulette Brisepierre

Guy Cabanel  
Michel Caldagues  
Robert Calmejane  
Jean-Pierre Camoin  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jean Caron  
Ernest Cartigny  
Louis de Catuelan  
Joseph Caupert  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Jean Chamant  
Jean-Paul Chambriard  
Jacques Chaumont  
Michel Chauty  
Jean Chérioux  
Roger Chinaud  
Auguste Chupin  
Jean Clouet

François Abadie  
Guy Allouche  
François Autain  
Germain Authié  
Henri Bangou  
Gilbert Baumet  
Jean-Pierre Bayle  
Marie-Claude  
Beaudeau  
Jean-Luc Bécart  
Gilbert Belin  
Jacques Bellanger  
Maryse Bergé-Lavigne  
Roland Bernard  
Jean Besson  
Jacques Bialski  
Pierre Biarnes  
Danielle  
Bidard-Reydet  
Marc Bœuf  
Marcel Bony  
André Boyer  
Louis Brives  
Jacques Carat  
Robert Castaing  
William Chery  
Yvon Collin  
Claude Cornac

### Ont voté contre

Marcel Costes  
Raymond Courrière  
Roland Courteau  
Michel Darras  
Marcel Debarge  
André Delelis  
Gérard Delfau  
Jean-Pierre Demerliat  
Rodolphe Désiré  
Michel  
Dreyfus-Schmidt  
Bernard Dussaut  
Claude Estier  
Paulette Fost  
Jacqueline  
Frayssé-Cazalis  
Aubert Garcia  
Jean Garcia  
Gérard Gaud  
François Giacobbi  
Roland Grimaldi  
Robert Guillaume  
Philippe Labeyrie  
Tony Larue  
Robert Laucournet  
Charles Lederman  
François Lesein  
Félix Leyzour

Paul Loridant  
François Louisy  
Hélène Luc  
Philippe Madrelle  
Michel Manet  
Jean-Pierre Masseret  
Jean-Luc Mélenchon  
Louis Minetti  
Michel Moreigne  
Georges Othily  
Robert Pagès  
Albert Pen  
Guy Penne  
Daniel Percheron  
Louis Perrein  
Hubert Peyou  
Jean Peyraffitte  
Louis Philibert  
Robert Pontillon  
Claude Pradille  
Roger Quilliot  
Albert Ramassamy  
René Regnault  
Ivan Renar  
Jacques Roccaserra  
Jean Roger  
Gérard Roujas  
André Rouvière

Claude Saunier  
 Franck Sérusclat  
 René-Pierre Signé  
 Paul Souffrin

Fernand Tardy  
 André Vallet  
 André Vezinhet  
 Marcel Vidal

Robert Vigouroux  
 Hector Viron  
 Robert Vizet

**S'est abstenu**

M. José Ballarello.

**N'a pas pris part au vote**

M. Jean François-Poncet.

**N'ont pas pris part au vote**

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

**A délégué son droit de vote**

(Art. 63 et 64 du règlement)

M. André Pourny à M. Serge Mathieu.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

<b>ABONNEMENTS</b>				
EDITIONS			FRANCE et outre-mer	ETRANGER
Codes	Titres		Francs	Francs
<b>DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>				
03	Compte rendu..... 1 an		108	852
33	Questions ..... 1 an		108	554
83	Table compte rendu .....		52	86
93	Table questions .....		52	95
<b>DEBATS DU SENAT :</b>				
06	Compte rendu..... 1 an		99	535
36	Questions ..... 1 an		99	349
85	Table compte rendu .....		52	81
95	Table questions .....		32	52
<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>				
07	Série ordinaire..... 1 an		670	1 572
27	Série budgétaire..... 1 an		203	304
<b>DOCUMENTS DU SENAT :</b>				
08	Un an.....		670	1 638
<b>Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres.  <b>Les DEBATS du SENAT</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 06 : compte rendu intégral des séances ; - 36 : questions écrites et réponses des ministres.  <b>Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; - 27 : projets de lois de finances.  <b>Les DOCUMENTS DU SENAT</b> comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.				
<b>DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION</b> 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15 TELEPHONE STANDARD : (1) 40-58-75-00 ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77 TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS				
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Tout paiement à la commande facilitera son exécution Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

Prix du numéro : 3 F