

# SÉNAT

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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



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

---

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

19<sup>e</sup> SÉANCE

**Séance du samedi 5 novembre 1994**

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTENCE DE M. ROGER CHINAUD

1. Procès-verbal (p. 5078).
2. Aménagement et développement du territoire. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5078).

### Article 10 *bis* (p. 5078)

Amendements n° 553 de la commission et 335 rectifié *ter* de M. Alain Vasselle. - MM. Gérard Larcher, rapporteur de la commission spéciale ; Jean-Paul Hammann, Charles Pasqua, ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire ; Emmanuel Hamel. - Adoption de l'amendement n° 553 ; rejet de l'amendement n° 335 rectifié *ter*.

Adoption de l'article modifié.

### Article additionnel avant l'article 11 (p. 5079)

Amendement n° 454 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet.

### Article 11 (p. 5080)

MM. Roger Lise, Félix Leyzour, le ministre d'Etat.

Amendement n° 85 de la commission. - MM. Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 252 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 86 de la commission et sous-amendements n° 585 du Gouvernement et 565 rectifié *bis* de M. Alain Vasselle. - MM. Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat, Jean-Paul Hammann. - Rejet de la première partie du sous-amendement n° 585 et retrait de la seconde partie ; adoption du sous-amendement n° 565 rectifié *bis* et de l'amendement n° 86 modifié.

Amendements n° 253 de M. Félix Leyzour, 173 rectifié de M. Gérard César, 87 de la commission et 523 de M. Emmanuel Hamel. - MM. Robert Vizet, Jean-Paul Hammann, Gérard Larcher, rapporteur ; Emmanuel Hamel, le ministre d'Etat. - Rejet des amendements n° 253, 173 rectifié et 523 ; adoption de l'amendement n° 87.

Amendement n° 254 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 337 rectifié *bis* de M. Alain Vasselle. - MM. Jean-Paul Hammann, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 89 rectifié de la commission et sous-amendement n° 566 rectifié *bis* de M. Alain Vasselle ; amendement n° 402 de M. Claude Estier. - MM. Gérard Larcher, rapporteur ; Aubert Garcia, le ministre d'Etat. - Retrait du sous-amendement n° 566 rectifié *bis* ; adoption de l'amendement n° 89 rectifié, l'amendement n° 402 devenant sans objet.

Amendement n° 255 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet par scrutin public.

MM. Louis Perrein, Adrien Gouteyron, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat.

Adoption de l'article modifié.

### Articles additionnels après l'article 11 (p. 5088)

Amendement n° 403 rectifié de M. Claude Estier. - MM. Aubert Garcia, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat, Emmanuel Hamel, au nom de la commission des finances. - Irrecevabilité.

Amendement n° 338 rectifié de M. Alain Vasselle. - MM. Jean-Paul Hammann, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Retrait.

### Article 11 *ter* (p. 5090)

M. Robert Vizet.

Adoption de l'article.

### Articles additionnels après l'article 11 *ter* (p. 5091)

Amendement n° 450 rectifié de M. Gérard Delfau. - MM. Aubert Garcia, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat, Emmanuel Hamel, au nom de la commission des finances. - Irrecevabilité.

Amendements n° 491 rectifié *bis* et 492 rectifié *bis* de M. André Bohl. - André Bohl, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Retrait des deux amendements.

Amendement n° 493 rectifié *bis* de M. André Bohl. - MM. André Bohl, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Retrait.

### Article 12 (p. 5093)

M. Robert Vizet.

Amendement n° 91 de la commission. - Adoption.

Amendement n° 256 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 92 de la commission. - MM. Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 257 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet.

Amendement n° 258 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article modifié.

### Article additionnel avant l'article 13 (p. 5097)

Amendement n° 455 de M. Félix Leyzour. - MM. Robert Vizet, Gérard Larcher, rapporteur ; le ministre d'Etat. - Rejet.

### Article 13 (p. 5098)

M. le ministre d'Etat.

Amendements identiques n° 259 de M. Félix Leyzour et 404 de M. Claude Estier ; amendements n° 465 rectifié de M. Alain Lambert, 287 rectifié de M. Jean Faure, 586 rectifié du Gouvernement, 524 de M. Emmanuel Hamel et 494 à 496 de M. Louis de Catuelan. - MM. Robert Vizet, Aubert Garcia, Louis Moïnard, Adrien Gouteyron, le ministre d'Etat, Emmanuel Hamel, Louis de Catuelan, Gérard Larcher, rapporteur ; Michel Charasse. - Rejet des

amendements n° 259 et 404 ; retrait des amendements n° 465 rectifié, 287 rectifié et 494 à 496 ; adoption des amendements n° 586 rectifié et 524.

Adoption, par scrutin public, de l'article modifié.

Article 14 (p. 5102)

M. Robert Vizet, Mme Hélène Luc, M. le ministre d'Etat.

Amendements n° 260, 261 de M. Félix Leyzour, 94 de la commission, sous-amendements identiques n° 159 rectifié *bis* de M. Ernest Cartigny, 354 rectifié de M. Bernard Barbier, 498 rectifié de M. Louis de Catuelan et sous-amendements identiques n° 160 rectifié *bis* de M. Ernest Cartigny, 355 rectifié de M. Bernard Barbier, 469 rectifié de M. Serge Vinçon et 497 rectifié de M. Louis de Catuelan ; amendement n° 468 rectifié de M. Serge Vinçon. – M. Robert Vizet, Mme Hélène Luc.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 5106)

### PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY

MM. Gérard Larcher, rapporteur ; le président.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 5106)

Rectification de l'amendement n° 94 ; modification de l'amendement n° 468 rectifié en sous-amendement n° 468 rectifié *bis* à l'amendement n° 94 rectifié. – MM. Gérard Larcher, rapporteur ; Ernest Cartigny, Mme Anne Heinis, MM. Louis de Catuelan, Jean-Paul Hammann, le ministre d'Etat, Ivan Renar, Paul Girod, René Régnauld, Adrien Gouteyron, Marcel Charmant. – Retrait des sous-amendements n° 354 rectifié, 498 rectifié, 468 rectifié *bis*, 355 rectifié, 469 rectifié, 497 rectifié et 160 rectifié *bis* ; rejet de l'amendement n° 260 et, par scrutin public, de l'amendement n° 261 ; rejet du sous-amendement n° 159 rectifié *bis* ; adoption de l'amendement n° 94 rectifié constituant l'article modifié.

Article additionnel avant ou après l'article 15 (p. 5113)

Amendement n° 154 rectifié *ter* de M. Hubert Haenel et sous-amendement n° 545 de M. Henri Collard ; amendements n° 155 rectifié *bis* de M. Hubert Haenel, 356 rectifié de M. Joël Bourdin, 500 rectifié de M. Pierre Schiélé, 628 rectifié (*priorité*) du Gouvernement et sous-amendements n° 631 à 636 de M. Pierre Schiélé et 630 de la commission. – MM. le ministre d'Etat, Gérard

Larcher, rapporteur ; Pierre Schiélé, Jean François-Poncet, président de la commission spéciale ; Joël Bourdin, Emmanuel Hamel, Michel Souplet, Henri Collard, Paul Girod, René Régnauld, Ivan Renar. – Retrait des amendements n° 154 rectifié *ter*, 155 rectifié *bis*, 356 rectifié et 500 rectifié, le sous-amendement n° 545 devenant sans objet ; rejet des sous-amendements n° 631, 636 et 633 à 635 ; adoption des sous-amendements n° 632, 630 et, par scrutin public, de l'amendement n° 628 rectifié constituant un article additionnel avant l'article 15.

Article 15 (p. 5123)

MM. Paul Girod, Louis de Catuelan, Mme Anne Heinis.

Rappel au règlement (p. 5125)

MM. René-Pierre Signé, le président, le ministre d'Etat, Gérard Larcher, rapporteur.

Article 15 (*suite*) (p. 5126)

MM. Jean Garcia, Robert Vizet, René Régnauld. Amendements n° 262 de M. Félix Leyzour, 95 rectifié de la commission et sous-amendements n° 144 rectifié *ter*, 145 rectifié *ter* de M. Charles Descours, 433 de M. Henri Collard, 624, 619 rectifié de M. Philippe Marini et 626 rectifié de M. Louis de Catuelan ; amendements n° 215 rectifié *sexies* de M. Philippe Marini, 263, 378, 264 de M. Félix Leyzour, 405, 406 de M. Claude Estier, 499 rectifié de M. André Diligent, 389 de M. Henri Collard, 501 rectifié de M. Louis de Catuelan, 311 rectifié *bis* de M. Jean Faure et 627 du Gouvernement. – MM. Robert Pagès, Gérard Larcher, rapporteur ; Charles Descours, Henri Collard, Paul Girod, Paul Caron, le ministre d'Etat, Robert Vizet, Marcel Charmant, André Diligent. – Retrait des sous-amendements n° 624, 619 rectifié, 145 rectifié *ter* et des amendements n° 215 rectifié *sexies*, 501 rectifié, 311 rectifié *bis* et 627 ; rejet des sous-amendements n° 144 rectifié *ter*, 433 et de l'amendement n° 262 ; adoption du sous-amendement n° 626 rectifié et de l'amendement n° 95 rectifié constituant l'article modifié, les amendements n° 263, 405, 499 rectifié, 406, 389, 378 et 264 devenant sans objet.

M. le président.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. **Ordre du jour** (p. 5138).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. ROGER CHINAUD

### vice-président

La séance est ouverte à dix 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

## AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

### 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 (n° 600, 1993-1994) d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, adopté par l'Assemblée nationale. [Rapport n° 35 (1994-1995)].

Dans la discussion des articles, nous en sommes parvenus à l'article 10 *bis*.

#### Article 10 *bis*

**M. le président.** « Art. 10 *bis*. - Dans chaque département, la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics, prévue à l'article 2 de la loi n° 88-13 du 5 janvier 1988 d'amélioration de la décentralisation, propose au président du conseil général et au représentant de l'Etat dans le département les dispositions de nature à améliorer l'organisation et la présence sur le territoire des services publics qui relèvent de la compétence respective du département ou de l'Etat. Elle est consultée sur le schéma départemental d'organisation et d'amélioration des services publics. »

Je suis saisi de deux amendements.

Par amendement n° 553, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent, dans la première phrase de cet article, de remplacer les mots : « prévue à l'article 2 de la loi n° 88-13 du 5 janvier 1988 d'amélioration de la décentralisation » par les mots : « prévue à l'article 15 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne. »

Par amendement n° 335 rectifié *ter*, MM. Vasselle, Gouteyron, Hamel et Hammann proposent de remplacer la dernière phrase de l'article 10 *bis* par deux phrases ainsi rédigées : « Ces dispositions sont soumises pour avis au président du conseil régional pour ce qui relève des compétences que lui attribue la loi n° 88-13 du 5 janvier 1988 d'amélioration de la décentralisation. La commission départementale est consultée sur le schéma départemental d'organisation et d'amélioration des services publics ».

La parole est à M. Larcher, rapporteur, pour défendre l'amendement n° 553.

**M. Gérard Larcher, rapporteur de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'amendement n° 553 vise à apporter une précision purement rédactionnelle à l'article 10 *bis*, qui concerne la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics.

**M. le président.** La parole est à M. Hammann, pour défendre l'amendement n° 335 rectifié *ter*.

**M. Jean-Paul Hammann.** Cet amendement vise à recueillir l'avis du président du conseil régional pour ce qui entre dans ses compétences, comme le prévoit le projet de loi pour le président du conseil général et pour le représentant de l'Etat dans le département concerné. Ainsi, les transports ferroviaires, notamment, sont de la compétence de la région.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 335 rectifié *ter* ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Nous sommes ici dans le cadre d'un schéma départemental, et l'on nous propose de recueillir l'avis du président du conseil régional.

**M. Emmanuel Hamel.** Oui, mais sur des problèmes concernant la région !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Sur ce point, la commission spéciale s'en remet à la sagesse prudente du Sénat. Elle a en effet le souci d'éviter l'amplification de ces commissions, craignant que ces dernières ne fonctionnent, à terme, d'une manière plus immobile que dynamique.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 553 et 335 rectifié *ter* ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.** Le Gouvernement émet un avis favorable sur l'amendement n° 553.

S'agissant de l'amendement n° 335 rectifié *ter*, je partage l'avis de la commission spéciale, tout en étant encore plus prudent que M. le rapporteur ; cet excès de prudence m'amène même à être nettement défavorable ! (Sourires.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'amendement n° 553, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)



**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 335 rectifié *ter*.

**M. Emmanuel Hamel.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Emmanuel Hamel.** Je ne vois pas pourquoi on exclurait la consultation des présidents de conseils régionaux sur les problèmes qui ressortissent à la compétence régionale, alors qu'on prévoit de consulter les présidents de conseils généraux sur les problèmes qui ressortissent de la compétence départementale. Pourquoi cette exclusion à l'égard des présidents de conseils régionaux ?

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

Je mets aux voix l'amendement n° 335 rectifié *ter*, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

Je mets aux voix l'article 10 *bis*, modifié.

*(L'article 10 bis est adopté.)*

#### ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 11

**M. le président.** Par amendement n° 454, MM. Leyzour, Minetti, Vizet et Renar, Mme Fost, les membres du groupe communiste et apparenté proposent, avant l'article 11, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Le recours au contrat emploi-solidarité est interdit. Les contrats emploi-solidarité existants sont transformés en contrat à durée indéterminée à temps complet.

« Le cas échéant, une formation adaptée au poste occupé est assurée au salarié. »

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Élément d'un large panel de la précarité de l'emploi, le CES, contrat emploi-solidarité, connaît une recrudescence qui exige une attention particulière.

En 1990, année de l'instauration des C.E.S., 278 500 contrats emploi-solidarité étaient signés. En 1993, leur nombre atteignait 660 000.

Les employeurs, qui sont essentiellement l'Etat et les associations - leur pourcentage s'élève, dans les deux cas, à 35 p. 100 - sont en réalité les seuls bénéficiaires de ces dispositifs par le profit d'exonération de cotisations sociales, d'une aide mensuelle couvrant 65 p. 100, voire 100 p. 100 du salaire.

La loi quinquennale relative au travail, à l'emploi et à la formation professionnelle va contribuer à aggraver le phénomène des contrats emploi-solidarité par l'élargissement du champ des exonérations sociales et même fiscales, ainsi que par les emplois consolidés, qui prolongent dans les mêmes conditions les contrats emploi-solidarité. Les salariés pourront ainsi « galérer » dans la précarité pendant cinq ans.

Le Gouvernement prétend, par ce dispositif, conduire les salariés vers un emploi réel.

L'étude de la DARES, la direction de l'animation de la recherche des études et statistiques, réalisée en mai 1994 sur les quatre premières années d'application, fait voler en éclats une telle prétention.

Le CES y apparaît non comme une situation provisoire servant de tremplin mais comme un emploi réel jouant un rôle économique certain et débordant ainsi largement

de sa mission prétendue. Les personnes en CES estiment, au vécu de leur activité, être des salariés à part entière, tant par l'objet de leur activité que par les moyens de travail. Dans trois quarts des cas, il leur est confié les mêmes tâches qu'aux autres salariés. Rien ne les distingue donc de ces derniers.

D'ailleurs, deux tiers des personnes bénéficiant d'un CES sont des adultes, et plus de 13 p. 100 d'entre elles ont une formation égale ou supérieure au baccalauréat. La part des ouvriers qualifiés progresse particulièrement. Un quart des personnes en C.E.S. seulement n'a jamais travaillé avant d'obtenir ce contrat.

Le CES n'est donc pas un premier pas vers un emploi réel ; il s'est substitué massivement à des emplois existants ou a permis de couvrir des emplois nouveaux en surexploitant les salariés.

Il n'apporte même pas la formation qui servait, elle aussi, de prétexte à leur institution. Le volet formation des CES au niveau national ne dépasse pas 5,4 p. 100 des contrats signés. Disons-le, il est inexistant.

Un autre argument des promoteurs des contrats emploi-solidarité est la réinsertion. L'étude fait apparaître qu'un CES débouche généralement sur un autre CES. Ainsi, en 1993, 220 000 contrats signés étaient des renouvellements.

Si le CES n'est pas suivi d'un autre CES, il débouche sur un autre contrat précaire. Rarement, dans les dix-huit mois qui suivent un CES, le salarié bénéficie d'un emploi par contrat à durée indéterminée.

Pour l'ensemble des chiffres, mes chers collègues, je vous renvoie à cette étude : mais les commentaires - vous en conviendrez - sont très édifiants. Ils le sont d'autant plus que le premier employeur est l'Etat : plus de 50 000 personnes en CES sont employées dans le secteur de la santé ; notamment le secteur hospitalier, y compris dans les tâches paramédicales, comme brancardiers ; d'autres travaillent dans les bureaux de poste, dans l'enseignement, dans les transports, à EDF-GDF.

Le groupe communiste, qui a été le seul à condamner ce type de contrat - on le doit à la vérité - avait tout à fait raison dans ses analyses et dans son opposition aux CES. Ceux-ci n'engendrent que la précarité, la baisse des ressources, et contribuent à développer la crise économique toujours actuelle.

L'Etat peut jouer un rôle déterminant pour renverser la situation. Les moyens existent pour transformer ces contrats de travail en des contrats dignes de ce nom. A travail égal, salaire égal.

En 1993, 90 milliards de francs ont été engloutis pour licencier et pour spéculer. Les fonds publics doivent donc être utilisés pour l'emploi.

Par conséquent, nous proposons de convertir progressivement les CES en contrats à durée indéterminée. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.)*

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission spéciale émet un avis défavorable sur cet amendement.

En effet, les contrats emploi-solidarité, qui sont des contrats noués avec des collectivités territoriales, avec la fonction publique hospitalière et avec un certain nombre d'associations, permettent, quoi qu'en dise M. Vizet, une forme de maintien ou d'insertion dans le monde du travail.

Au moment où notre pays connaît de grandes difficultés en matière d'emploi, le mal absolu est le chômage, dont découle le sentiment de ne pas appartenir à la société et d'être inutile au monde.

Les contrats emploi-solidarité, quel que puisse être leur caractère partiel et imparfait, répondent, à mon avis, à un besoin ; le Gouvernement n'aurait d'ailleurs pas prévu 650 000 contrats emploi-solidarité dans le prochain projet de loi de finance, s'il n'y avait pas une demande sur le terrain.

Dans nos cités, nous avons tous l'expérience des contrats emploi-solidarité dont un certain nombre débouchent sur des emplois consolidés. Ces contrats sont, en tout cas, l'expression d'un partage avec des personnes qui, sinon, seraient exclues.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement émet, comme la commission, un avis défavorable sur cet amendement.

Les contrats emploi-solidarité sont d'excellents outils d'insertion professionnelle, dont le Gouvernement n'entend pas se priver.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 454, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

**M. Emmanuel Hamel.** Je vote contre.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

#### Article 11

**M. le président.** « Art. 11. - L'Etat établit, pour assurer l'égal accès de tous au service public, les objectifs d'aménagement du territoire et de services rendus aux usagers que doivent prendre en compte les établissements et organismes publics et les entreprises nationales placés sous sa tutelle chargés d'un service public. Les objectifs sont fixés dans les contrats de plan de ces établissements ou organismes publics et entreprises nationales ou dans des contrats de services publics conclus à cet effet. Ceux-ci précisent les conditions dans lesquelles l'Etat compense aux établissements, organismes et entreprises publics, les charges qui résultent du présent article.

« Toute décision de réorganisation ou de suppression d'un service aux usagers par les établissements, organismes et entreprises mentionnés à l'alinéa précédent et par les administrations de l'Etat doit être précédée par une étude des possibilités de maintien du niveau d'activité par le télétravail. Elle est également précédée d'une étude d'impact qui permet d'apprécier les conséquences du projet, d'une part, sur les conditions d'accès au service et, d'autre part, sur l'économie locale. Les conseils municipaux des communes concernées et les conseillers généraux des cantons concernés sont consultés. L'étude d'impact comprend au minimum une analyse de l'état du service, l'étude des modifications qu'engendrerait le projet et les mesures envisagées pour compenser ou réduire toute conséquence dommageable.

« L'étude d'impact est communiquée au représentant de l'Etat dans le département, qui recueille l'avis de la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour faire part de ses observations et demander, le cas échéant, de nouvelles mesures pour compenser ou réduire les conséquences dommageables du projet. Les nouvelles mesures alors adoptées ou les raisons de leur rejet sont communiquées dans un délai de deux mois au représentant de l'Etat. L'étude d'impact est transmise pour avis à la commune du lieu d'implantation du service concerné et à toute autre commune concernée qui en fera la demande au représentant de l'Etat.

« Lorsqu'une décision de suppression d'un service aux usagers est prise en contradiction avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire fixés dans le contrat de plan ou le contrat de service public, ou en cas de désaccord du représentant de l'Etat dans le département à l'issue de la procédure prévue au troisième alinéa, celui-ci saisit le ministre de tutelle de l'établissement, organisme public ou entreprise nationale. Ce ministre statue par une décision qui s'impose à cet établissement, organisme public ou entreprise nationale. Sa saisine a un effet suspensif de la décision en cause, qui devient définitif en l'absence de réponse dans un délai de deux mois.

« Dans le cas où un établissement, organisme public ou entreprise nationale chargé d'une mission de service public viendrait à être privatisé partiellement ou totalement, les objectifs de service inclus dans le contrat de plan ou dans le contrat de service public seront obligatoirement repris sous forme de cahier des charges figurant dans les conditions de privatisation. »

Sur l'article, la parole est à M. Lise.

**M. Roger Lise.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'article 11 dispose que « l'Etat établit, pour assurer l'égal accès de tous au service public, les objectifs d'aménagement du territoire... » Dans mon esprit, cela devrait permettre dorénavant aux populations des zones rurales de bénéficier de toutes les commodités dispensées à profusion dans les zones urbaines, qu'il s'agisse de l'école, des services de La Poste, du logement, etc.

L'article 11 précise que les conseillers généraux des cantons concernés seront consultés avant toute décision de réorganisation ou de suppression d'un service public.

Nous arrivons là au vrai problème. La représentation des zones rurales ou des zones sous-développées des départements d'outre-mer est ridicule. Suite aux différents découpages des cantons qui ont été effectués, les zones urbaines ont peu à peu été privilégiées. Il s'ensuit que les trois quarts de la superficie de ces départements sont sous-représentés. Comment voulez-vous que leurs élus puissent se faire entendre dans ces conditions, monsieur le ministre d'Etat ? J'ai l'impression que là est l'origine de la désertification dans les départements d'outre-mer.

Monsieur le ministre d'Etat, vous avez parlé de révolution. Il est grand temps de la faire et de permettre aux habitants des zones rurales de se faire entendre. En effet, que vous le vouliez ou non, il existe une espèce de domination du département sur les communes : lors des délibérations du conseil général, les petites communes n'ont pas voix au chapitre. Je le regrette.

Monsieur le ministre d'Etat, un poète a dit : « L'enfant grec vous demande de la poudre et des balles ». Les habitants des zones rurales, quant à eux, vous demandent un peu de considération, c'est-à-dire la possibilité de se faire entendre dans les organes départementaux.

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

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, au début de la discussion des articles de ce projet de loi, le Gouvernement et sa majorité ont - je le rappelle - refusé de remettre en cause la réforme de la politique agricole commune et la capitulation du GATT, qui sont des éléments profondément destructurants pour le territoire national et européen.

L'article 10, qui a été adopté hier, prévoit, quant à lui, de favoriser le regroupement des administrations déconcentrées de l'Etat dans les départements.

Comme nous l'avons expliqué, cet article préconise la mise en application des conclusions du rapport Picq, qui prépare la suppression de bon nombre des services publics de proximité assurés, par exemple, par les directions départementales de l'équipement, de l'agriculture, du travail, etc.

A peine l'article 10 voté, on nous propose maintenant un dispositif censé lutter contre les réorganisations et les suppressions de services publics.

Vous avouerez tout de même qu'il y a quelque contradiction à organiser le déménagement des services publics et à prétendre, dans la foulée, vouloir y remédier !

L'article 11, qui inscrit au rang de ses principes la volonté d'assurer l'égal accès de tous aux services publics, présente en cinq alinéas un dispositif visant à instaurer des structures et des procédures destinées à limiter les effets les plus fâcheux des réorganisations et des suppressions de services publics.

Mais, quand on examine de plus près le dispositif proposé, on s'aperçoit qu'il ne s'agit que de mesures destinées à temporiser, à différer les décisions et, en fait, à se donner le temps de convaincre les habitants du bien-fondé des mesures de suppression ou de réduction des services publics.

On cherche à placer les gens dans la démarche négative d'une régression des services publics qui serait inéluctable et à les aiguiller vers des solutions de substitution qui déboucheraient inmanquablement sur des privatisations d'activités et de missions de service public.

La manœuvre est habile, car elle est conçue pour tenter d'associer la population à la disparition des services publics.

Au titre des aménagements possibles pour pallier la régression des services publics, le Gouvernement a une grande idée : le télétravail.

Certains vont même jusqu'à expliquer que cette nouvelle forme d'emploi permettrait de libérer les hommes et les femmes de certaines contraintes et, surtout, de maintenir l'emploi en milieu rural au moment où la PAC organise la disparition de centaines de milliers d'exploitations agricoles.

S'il est bien entendu qu'il ne faut négliger aucune des possibilités offertes par les progrès des sciences et des techniques pour créer des emplois, il convient toutefois de rester lucide et de ne pas semer des illusions.

Faut-il accepter la fermeture de classes et d'écoles sous prétexte qu'elles pourraient être remplacées par le télé-enseignement, qui est une technique connue depuis longtemps ?

A supposer que ce soit réalisable, est-il souhaitable qu'un serveur Minitel, installé dans les villes préfectorales ou dans les chefs-lieux d'arrondissement, soit voué à centraliser et à remplacer totalement les services d'accueil, les points de contact des administrations avec le public ?

Est-il également souhaitable que, dans un proche avenir, il n'existe plus qu'un seul secrétaire de mairie qui travaillerait avec un fax à partir de son domicile pour une dizaine de communes ?

La transformation des agriculteurs en « jardiniers de la nature » serait-elle susceptible d'entraîner la création d'innombrables emplois administratifs qui pourraient être assurés à la campagne par des salariés travaillant avec des ordinateurs depuis leur domicile ?

Le télétravail peut-il permettre de pallier la fermeture d'une gare, d'une ligne d'autocars, d'un bureau de poste ?

Si le télétravail peut permettre d'effectuer à domicile du travail de secrétariat, il faudrait que les entreprises se placent dans une perspective d'embauche ; mais tout le monde sait bien que nous ne sommes pas dans une conjoncture de création d'emplois et que la politique économique du Gouvernement est même très loin d'y conduire.

Enfin, et ce point nous semble important, l'actuelle campagne sur le télétravail ne vise-t-elle pas à développer, sous de faux prétextes, une nouvelle forme de précarité du travail et des rémunérations des salariés ?

Le travail à domicile, qui existe depuis fort longtemps dans les régions où l'industrie textile est très développée, est en effet le moyen commode qu'utilise fréquemment le patronat pour isoler les salariés et les exploiter dans les conditions les plus dures.

Telles sont, brièvement résumées, les réflexions que nous inspire cet article 11.

**M. Robert Vizet.** Très bien !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Cet article 11 est extrêmement important dans le dispositif prévu par le Gouvernement. En effet, le rôle des établissements, organismes publics et entreprises nationales placés sous tutelle de l'Etat et chargés d'un service public est prépondérant en matière d'aménagement du territoire.

La politique d'aménagement du territoire s'appuie sur la présence de services publics sur tout le territoire. Elle implique que l'Etat fixe clairement la mission et les services qui doivent être rendus au titre de la reconquête du territoire et de l'égalité d'accès aux services publics. Les entreprises concernées en priorité sont la SNCF, EDF-GDF, La Poste, France Télécom et TDF.

Les services publics de l'Etat ne sont pas visés par les dispositions prévues au présent article en raison du caractère réglementaire des dispositions qui s'appliquent à eux. Quant aux services qui relèvent des collectivités locales, les dispositions de l'article 11 ne les concernent pas, par application du principe de libre administration des collectivités locales.

Dans le même esprit, il importe de maîtriser les incidences sur l'économie locale de toute décision de suppression d'un service public.

Aussi le projet de loi prévoit-il que toute mesure de ce type sera précédée d'une étude d'impact communiquée au représentant de l'Etat dans le département. Celui-ci a alors le choix entre deux possibilités : premièrement, demander, le cas échéant, de nouvelles mesures pour compenser ou réduire les conséquences dommageables du projet ; deuxièmement, s'il estime que ce n'est pas suffisant, il lui appartient de saisir le ministre de tutelle de l'établissement, organisme public ou entreprise nationale. Le ministre statue alors par une décision qui s'impose à cet établissement, organisme ou entreprise.

Ces dispositions concernent les relations entre l'Etat et les entreprises publiques nationales. Elles n'ont aucune incidence sur les relations entre les collectivités locales et les entreprises exécutant pour leur compte certains services publics de compétence locale, départementale ou régionale, comme les transports scolaires.

Toutefois, ces mêmes dispositions pourront conduire au renvoi à l'échelon territorial le plus pertinent de la négociation contractuelle entre la collectivité concernée et l'organisme national pour la mise en place et l'évolution

de certains services publics. C'est le cas, par exemple, pour le conventionnement à l'échelon régional de services ferroviaires locaux et régionaux.

**M. le président.** Par amendement n° 85, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent, après les mots « organismes publics », de rédiger comme suit la fin de la première phrase du premier alinéa de l'article 11 : « ainsi que les entreprises nationales placés sous sa tutelle et chargés d'un service public. »

La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** L'article 11 est important, parce que les services publics sont indispensables à l'application des principes de solidarité tels que nous les définissons dans le cadre de l'aménagement et du développement du territoire.

Notre attachement au service public, facteur d'aménagement et de développement du territoire, est une particularité forte, le témoignage spécifiquement français d'une volonté partagée par chacun dans notre pays. Chez nous, d'ailleurs, quelles que puissent être les difficultés que nous connaissons les uns et les autres, les services publics fonctionnent, ce qui n'est pas toujours le cas ailleurs, dans le sud de l'Europe par exemple.

Le dispositif prévu par le projet de loi, qui, par le biais de l'étude d'impact, donne au préfet la possibilité de faire appel au ministre compétent, apporte un certain nombre de garanties pour le maintien des services publics, et pas simplement dans les espaces ruraux - je comprends à cet égard la préoccupation de notre collègue M. Lise - mais aussi dans les quartiers difficiles de nos villes. En effet, la désertification ne concerne pas toujours uniquement des hommes, elle touche aussi la vie au quotidien dans un certain nombre de quartiers.

L'amendement que présente la commission spéciale est rédactionnel.

A ce sujet, je souhaite interroger M. le ministre d'Etat : la Banque de France a obtenu récemment son indépendance. Or, au travers d'un certain nombre de succursales, elle peut être considérée comme un organisme de proximité, notamment en matière d'expertise pour les PME et pour un certain nombre de problèmes de surendettement. Il ne s'agit pas de remettre en cause la décision que nous avons prise antérieurement, mais nous nous interrogeons : les dispositions de l'article 11 lui seront-elles applicables ?

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je crois que l'interprétation de M. le rapporteur concernant l'indépendance de la Banque de France par rapport à ces dispositions n'est pas tout à fait exacte, qu'il me permette de le lui dire. Le Gouvernement est parfaitement en mesure de donner non seulement son sentiment, mais aussi ses instructions.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Nous nous en réjouissons !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je considère d'ailleurs, comme M. le rapporteur, que la présence de succursales de la Banque de France est un élément important de l'aménagement du territoire, même si nous savons bien que nous ne pourrions peut-être pas conserver le maillage tel qu'il est aujourd'hui.

Quoi qu'il en soit, ainsi que j'ai eu l'occasion de le dire à votre commission spéciale et dans d'autres enceintes, il est bien évident que le Gouvernement entend donner des directives aux services publics ou aux entreprises publiques et que, lorsqu'il demandera à ces

entreprises ou à ces services d'assumer des charges impliquant un excédent de dépenses, il lui appartiendra de les compenser et d'en tirer les conséquences.

L'Etat ne peut en tout cas accepter, pas plus pour les services publics que pour les entreprises publiques, que le seul critère soit la rentabilité, ...

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Très bien !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** ... même s'il ne peut, toutefois, être question de substituer au critère de la rentabilité celui du gaspillage.

La notion de service public recouvre une autre idée, qui est le service de la collectivité, du bien public, ...

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Très bien !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** ... et telle est bien la démarche du Gouvernement, qui est favorable à l'amendement n° 85.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission spéciale ne peut que remercier M. le ministre d'Etat des précisions qu'il vient de nous apporter. Elles répondent aux préoccupations qui ont été exprimées et que nous partageons tous.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 85, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 252, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 11, la phrase suivante : « Ils sont établis à partir et conformément à l'évaluation des besoins économiques sociaux et après consultation des organisations syndicales représentatives des salariés et, le cas échéant, des associations représentatives des usagers. »

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Le contenu de cet article éclaire, en dépit de ce que vient de déclarer M. le ministre d'Etat, la volonté du Gouvernement de démanteler les services publics sur le territoire national, encore que nous ayons accueilli avec un certain intérêt les propos de M. Pasqua.

La disparition des services publics en milieu rural est une catastrophe pour les populations.

Avec la désertification due à la politique agricole menée depuis des années, nous assistons à une accélération des fermetures de ces services, qu'il s'agisse des gares, des lignes SNCF, des maternités, des lits d'hôpitaux, des bureaux de poste ou des écoles...

Il est évident qu'une véritable politique d'aménagement passe par un redéveloppement agricole et industriel des zones sinistrées.

En même temps, si nous voulons répondre aux besoins des populations, contre la désertification et pour l'emploi, il faut des services publics modernes.

La volonté de les rentabiliser suivant les directives de Bruxelles et de Maastricht aggrave encore les déséquilibres et les inégalités.

Une autre politique d'aménagement exige des services publics modernes, de qualité, efficaces, décentralisés, qui irriguent de manière dense l'ensemble des territoires et améliorent la vie des populations.

Ces objectifs doivent être établis démocratiquement, ce qui suppose la consultation la plus large des intéressés. Celle-ci peut se faire par l'intermédiaire d'une commission composée d'élus, de représentants de l'Etat, des syndicats et des usagers.

Cet amendement répond donc à un souci d'efficacité et de démocratie.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission est défavorable à cet amendement : le dispositif proposé alourdirait de manière inutile la procédure d'élaboration des contrats de plan.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Pour les mêmes raisons, le Gouvernement est également défavorable à cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 252, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 86, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent de rédiger comme suit le deuxième alinéa de l'article 11 :

« Toute décision de réorganisation ou de suppression d'un service aux usagers par les établissements, organismes et entreprises mentionnés à l'alinéa précédent, doit, si elle n'est pas conforme aux objectifs fixés dans les contrats de plan ou de service public, être précédée d'une étude d'impact. Les conseils municipaux des communes concernées et les conseillers généraux des cantons concernés sont consultés lors de l'élaboration de l'étude d'impact. Celle-ci apprécie les conséquences de la suppression envisagée, d'une part, sur les conditions d'accès au service et, d'autre part, sur l'économie locale. Elle comprend, au minimum, une analyse de l'état du service, l'examen des modifications qu'engendreraient le projet et les mesures envisagées pour compenser ou réduire toute conséquence dommageable. Elle prend en compte les possibilités offertes par le télétravail. »

Cet amendement est assorti de deux sous-amendements.

Le premier, n° 585, est déposé par le Gouvernement ; il tend :

I. - Dans la première phrase du texte proposé par l'amendement n° 86, à supprimer les mots : « de réorganisation ou ».

II. - Dans la deuxième phrase du même texte, à remplacer le mot : « sont » par les mots : « peuvent être ».

Le second, n° 565 rectifié, présenté par MM. Vasselle et Hammann, vise à rédiger ainsi la deuxième phrase de l'amendement n° 86 : « Les conseils municipaux des communes concernées, les conseils des groupements de communes concernées et les conseillers généraux des cantons concernés sont consultés lors de l'élaboration de l'étude d'impact. »

Par amendement n° 336, M. Vasselle propose de rédiger ainsi la troisième phrase du deuxième alinéa de l'article 11 : « Les conseils municipaux des communes concernées, les conseils des groupements de communes

compétents en matière d'aménagement et d'urbanisme concernés et les conseillers généraux des cantons concernés sont consultés. »

La parole est à M. Larcher, rapporteur, pour défendre l'amendement n° 86.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission spéciale juge indispensables les études d'impact, notamment en cas de réorganisation ou de suppression.

Bien évidemment, par réorganisation, la commission n'entend pas une simple modification de guichet, mais une modification de la qualité du service public.

Pour la commission spéciale, la question n'est pas seulement celle de la suppression ou du maintien, mais aussi celle de la qualité du service.

Telle est la raison pour laquelle nous avons souhaité, dans le cas du service public, maintenir le mot « réorganisation », mais en précisant bien que ce que nous souhaitons éviter ainsi, ce sont des évolutions significativement négatives de la qualité du service et non sa modernisation, son adaptation aux exigences de son temps et son amélioration.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'Etat, pour défendre le sous-amendement n° 585.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 86, mais il a aussi une préoccupation : celle d'alléger autant que faire se peut les procédures.

C'est la raison pour laquelle il propose de remplacer le mot « sont » par les mots « peuvent être ».

**M. le président.** Le sous-amendement n° 585 vise aussi à supprimer la notion de réorganisation !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Non...

**M. le président.** Nous ne parlons peut-être pas du même sous-amendement...

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je vous prie de m'excuser, monsieur le président. Vous avez raison : le premier paragraphe du sous-amendement n° 585 vise en effet à supprimer les mots « de réorganisation ou », car toute décision de réorganisation d'un service ne se traduit pas nécessairement par des mesures justifiant une étude d'impact systématique.

**M. le président.** La parole est à M. Hammann, pour défendre le sous-amendement n° 565 rectifié.

**M. Jean-Paul Hammann.** Il convient de consulter les conseils des groupements de communes concernés puisqu'ils disposent de compétences en matière d'aménagement du territoire ; c'est le cas notamment des syndicats intercommunaux à vocation multiple, les SIVOM.

**M. le président.** L'amendement n° 336 est-il soutenu ?...

Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n° 585 et 565 rectifié ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** S'agissant du sous-amendement n° 585, j'avais cru comprendre que M. le ministre avait été totalement convaincu par la commission quant à la nécessité de la réorganisation. Mais il apparaît qu'il n'en est rien. C'est pourquoi la commission, défavorable au paragraphe I du sous-amendement du Gouvernement et favorable à son paragraphe II, demande un vote par division.

S'agissant du sous-amendement n° 565 rectifié, la commission est prête à s'en remettre à la sagesse du Sénat, à condition que M. Hammann accepte de remplacer le mot « sont » par les mots « peuvent être », et ce dans un souci de coordination.

**M. le président.** Monsieur Hammann, acceptez-vous de modifier le sous-amendement n° 565 rectifié ainsi que vous le suggère la commission ?

**M. Jean-Paul Hammann.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 565 rectifié *bis*, où le mot « sont » est remplacé par les mots « peuvent être ».

Quel est l'avis du Gouvernement sur ce sous-amendement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Favorable.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 585 par division.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le paragraphe I du sous-amendement n° 585, repoussé par la commission.

*(Ce texte n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Monsieur le ministre d'Etat, le paragraphe II de votre sous-amendement me semble satisfait par le sous-amendement n° 565 rectifié *bis*, sur lequel vous avez émis un avis favorable.

Dans ces conditions, est-il maintenu ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Vous avez raison, monsieur le président ! Je le retire.

**M. le président.** Le paragraphe II du sous-amendement n° 585 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 565 rectifié *bis*, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

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

Je mets aux voix, ainsi modifié, l'amendement n° 86, accepté par le Gouvernement.

**M. Robert Vizet.** Le groupe communiste vote contre.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 336, M. Vasselle propose de rédiger ainsi la troisième phrase du deuxième alinéa de l'article 11 :

« Les conseils municipaux des communes concernées, les conseils des groupements de communes compétents en matière d'aménagement et d'urbanisme concernés et les conseillers généraux des cantons concernés sont consultés. »

Cet amendement est-il soutenu ?...

Je suis maintenant saisi de quatre amendements qui peuvent faire l'objet d'une décision commune.

Par amendement n° 253, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Foët et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté, proposent :

I. De remplacer la première phrase du troisième alinéa de l'article 11 par deux phrases ainsi rédigées :

« L'étude d'impact est communiquée à une commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics, composée d'élus des collectivités territoriales, de représentants de l'Etat, des organisations syndicales et professionnelles représentatives et d'associations d'usagers. Cette commission peut remettre en cause la décision de réorganisation ou de suppression de service en saisissant le ministère de tutelle concerné. »

II. En conséquence, dans la deuxième phrase du troisième alinéa de ce même article, de remplacer le mot :

Celui-ci » par le mot : « Celle-ci ».

Par amendement n° 173 rectifié, MM. César, Delavelaere, François, Hammann, de Menou, Ostermann, Pluchet, Trégoût et Doublet proposent, à la fin de la première phrase du troisième alinéa de l'article 11, de remplacer les mots : « départementale d'organisation et de modernisation des services publics » par les mots : « prévue à l'article 10 *bis* et des chambres consulaires ».

Par amendement n° 87, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent, à la fin de la première phrase du troisième alinéa de l'article 11, de remplacer les mots : « départementale d'organisation ou de modernisation des services publics » par les mots : « prévue à l'article 10 *bis* ».

Par amendement n° 523, M. Hamel propose de compléter la première phrase du troisième alinéa de l'article 11 par les mots : « et des chambres consulaires ».

La parole est à M. Vizet, pour défendre l'amendement n° 253.

**M. Robert Vizet.** Nous proposons que toute décision de réorganisation ou de suppression d'un service public soit soumise à une commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics, composée d'élus locaux, de représentants de l'Etat, des organisations syndicales et professionnelles représentatives, et des associations d'usagers.

Notre amendement a donc l'avantage de préciser la composition de ladite commission.

Il propose, en outre, que cette commission puisse remettre en cause la décision de réorganisation ou de suppression de service public en saisissant le ministre de tutelle concerné.

C'est là la principale innovation de notre amendement par rapport aux textes présentés, car ni le texte de l'article 11 ni les modifications proposées par la commission ne vont jusqu'au bout de la démarche, à savoir envisager la remise en cause de la décision de réorganisation ou de suppression de service public.

Or, le maintien d'un bureau de poste, d'une école, d'une agence d'EDF, d'une gare SNCF, d'une agence de France Télécom, d'une subdivision de l'équipement, sont des décisions très importantes et même capitales, notamment en milieu rural.

Ces services publics représentent des gisements d'emplois utiles et, bien souvent, sont les seules perspectives de maintien ou de développement de l'activité économique.

Leur suppression est d'une extrême gravité ; elle découle de l'acceptation par la France de la réforme de la PAC et de la scandaleuse capitulation du GATT, que le Gouvernement et sa majorité ont refusé, au début de cette discussion, de remettre en question.

L'Etat doit donc assumer ses responsabilités.

Il ne faut pas se résoudre à la fermeture ou à la diminution des services publics. Le dispositif proposé à l'article 11 ne suffit pas, il faut aller plus loin. C'est tout le sens de notre amendement n° 253.

**M. le président.** La parole est à M. Hammann, pour défendre l'amendement n° 173 rectifié.

**M. Jean-Paul Hammann.** Il s'agit une nouvelle fois de permettre aux chambres consulaires de s'exprimer également.

En effet, l'incidence des décisions de suppression et de réorganisation des services publics à caractère national est lourde de conséquences pour le tissu des entreprises. Les chambres consulaires doivent donc pouvoir être consultées pour avis sur l'étude d'impact.



**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 87.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement strictement rédactionnel.

**M. le président.** La parole est à M. Hamel, pour présenter l'amendement n° 523.

**M. Emmanuel Hamel.** Il va dans le même sens que celui qui vient d'être soutenu par notre collègue M. Hamann. L'étude d'impact est communiquée aux représentants de l'Etat dans le département, qui recueillent l'avis de la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics.

Notre amendement tend à ce que soit aussi sollicité l'avis des chambres consulaires. Il paraît en effet nécessaire que les chambres d'agriculture, les chambres de métiers, les chambres de commerce, soient consultées sur l'incidence des décisions projetées de suppression de services publics. On ne comprendrait pas qu'elles ne soient pas associées à cette réflexion.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 253, 173 rectifié et 523 ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Sur l'amendement n° 253, l'avis de la commission est défavorable ; il tend en effet à créer une nouvelle commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics, composée de manière différente.

J'en viens aux amendements n°s 173 rectifié et 523.

Je rappelle qu'au sein de la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics siègent trois représentants des professions du commerce, de l'artisanat et de l'agriculture, désignés respectivement par les chambres départementales de commerce et d'industrie, de métiers et d'agriculture. Leur représentation est donc déjà assurée au sein de la commission départementale.

Je vous mets en garde, mes chers collègues, une fois de plus, quelle que soit la qualité des chambres et des compagnies consulaires avec lesquelles nous travaillons tous, contre le danger d'aboutir à une double consultation des professionnels et à une simple consultation des élus.

Je vous rappelle que le pouvoir démocratique est d'abord transféré aux élus, ce qui n'exclut pas l'association des socio-professionnels à la réflexion et à la mise en valeur des forces du pays. Mais chacun doit rester à sa place.

Voilà pourquoi - n'y voyez aucune obstination de la commission spéciale - il nous semble qu'un débat sur l'aménagement et le développement du territoire est l'occasion de positionner chacun dans son rôle et sa fonction.

**M. Louis Perrein.** Bravo !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n°s 253, 173 rectifié, 87 et 523 ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement est défavorable aux amendements n°s 253, 173 rectifié et 523, pour les raisons que vient d'expliquer si brillamment M. le rapporteur, et, bien entendu, favorable à l'amendement n° 87 de la commission.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ? ... Je mets aux voix l'amendement n° 253, repoussé par la commission et le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ? ... Je mets aux voix l'amendement n° 173 rectifié, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ? ... Je mets aux voix l'amendement n° 87, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande la parole ? ... Je mets aux voix l'amendement n° 523, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. Emmanuel Hamel.** Je le regrette et le déplore !

**M. le président.** Par amendement n° 254, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de compléter *in fine* la deuxième phrase du troisième alinéa de l'article 11 par les mots : « ou pour refuser la réorganisation ou la suppression envisagée. »

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Le troisième alinéa de l'article 11 prévoit que l'étude d'impact est communiquée au préfet, qui recueille l'avis de la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics et qui dispose d'un délai de deux mois pour faire part de ses observations ou demander d'éventuelles mesures destinées à réduire les conséquences des suppressions de services publics.

Ce dispositif est certes sympathique, mais il ne va pas jusqu'où il devrait aller, c'est-à-dire jusqu'à la possible remise en cause de ces suppressions de services publics.

En vérité, ce sont là des manœuvres dilatoires destinées à rassurer la population pour permettre à la majorité de passer le cap de certaines échéances électorales.

Nous proposons donc d'aller jusqu'au bout de la démarche et d'ouvrir la possibilité de revenir sur les réorganisations ou suppressions de services publics envisagées.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Le pouvoir que nos collègues communistes envisagent d'attribuer aux préfets doit être exercé par le ministre et par lui seul, comme un appel possible des conclusions de l'étude d'impact. La commission est donc défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Il est évident que lorsque le préfet est appelé à faire part de ses observations, il peut refuser la réorganisation. Ce texte n'apporte donc rien, et le Gouvernement y est défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 254, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 337 rectifié bis MM. Vasselle et Hamann proposent, dans la dernière phrase du troisième alinéa de l'article 11, après les mots : « commune concernée », d'insérer les mots : « et groupement de communes concerné ».

La parole est à M. Hamann.

**M. Jean-Paul Hamann.** Quitte à être une nouvelle fois qualifié d'obstiné, je reviens à la charge avec les conseils des groupements de communes, qu'il convient de consulter puisqu'ils disposent de compétences en matière d'aménagement du territoire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Pour notre part, nous sommes, nous, membres de la commission spéciale, des obstinés des communes et des groupements de communes. Voilà pourquoi nous nous en remettons à la sagesse du Sénat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Comme la commission, il s'en remet à la sagesse du Sénat !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 337 rectifié *bis*, pour lequel la commission et le Gouvernement s'en remettent à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par l'amendement n° 89 rectifié, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent de rédiger comme suit les deux derniers alinéas de l'article 11 :

« En cas de désaccord du représentant de l'Etat dans le département à l'issue de la procédure prévue au troisième alinéa, celui-ci saisit le ministre de tutelle de l'établissement, organisme public ou entreprise mentionnée à l'alinéa premier. Ce ministre statue par une décision qui s'impose à cet établissement, organisme public ou entreprise nationale. Sa saisine a un effet suspensif de la décision en cause, qui devient définitif en l'absence de réponse dans un délai de quatre mois.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article. Il précise notamment les règles permettant d'assurer l'équilibre entre les obligations des établissements, organismes et entreprises mentionnés à l'alinéa premier et la compensation par l'Etat des charges qui en résultent. Il fixe également les critères spécifiques que doit respecter la décision du représentant de l'Etat dans le département ou du ministre de tutelle lorsque le projet de suppression concerne une zone prioritaire de développement du territoire. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 566 rectifié *bis*, présenté par MM. Vasselle et Hammann, et tendant à compléter *in fine* l'amendement n° 89 rectifié par les mots : « et prend en compte le statut spécifique du personnel lié à la fonction publique ».

Par amendement n° 402, MM. Estier, Aubert Garcia, Charmant, Chervy, Courteau et Delfau, Mme Durrieu, MM. Huguet, Mauroy et Régnault, les membres du groupe socialiste, apparenté et rattachés proposent, dans la première phrase du quatrième alinéa de l'article 11, après les mots : « celui-ci saisit », d'insérer les mots : « pour avis le conseil national des services publics, puis il transmet au ministre de tutelle, ».

La parole est à M. Larcher, rapporteur, pour défendre l'amendement n° 89 rectifié.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Il s'agit de porter de deux à quatre mois le délai prévu par le texte, pour permettre au ministre de répondre dans les meilleures conditions.

En effet, nous craignons que la précipitation n'aboutisse à une absence de réponse, ce qui signifierait le maintien du service, alors qu'il est parfois plus intéressant, à moyen et à long terme, d'envisager une réorganisation du service. Mais il faut s'en donner le temps. C'est pourquoi nous allongeons le délai de deux mois, pour que les études soient menées dans les meilleures conditions possible.

Nous avons, par ailleurs, souhaité supprimer la partie concernant la privatisation. En effet, il ne nous paraît pas opportun d'évoquer ce sujet à l'occasion de l'examen de ce projet de loi. Il doit faire l'objet d'un texte particulier,

éventuellement d'une loi de privatisation, qui définira la notion de maintien, voire de renforcement du principe du service public.

**M. le président.** La parole est à M. Hammann, pour défendre le sous-amendement n° 566 rectifié *bis*.

**M. Jean-Paul Hammann.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 566 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. Aubert Garcia, pour défendre l'amendement n° 402.

**M. Aubert Garcia.** Cet amendement tend à saisir pour avis le conseil national des services publics lorsqu'une décision de suppression d'un service aux usagers est prise en contradiction avec les objectifs en matière d'aménagement du territoire fixés dans le contrat de plan ou le contrat de service public ou en cas de désaccord du représentant de l'Etat dans le département.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 402 ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** En premier lieu, le conseil national des services publics n'existe pas. Il doit donc être créé.

En deuxième lieu, la présentation de l'amendement n'est pas judicieuse d'un point de vue rédactionnel : la répétition des mots « ministre de tutelle » pose problème. Mais il n'est pas question de nous engager dans un travail de rédaction, quoique cet exercice soit agréable et sympathique !

Nous sommes donc défavorables à l'amendement n° 402, qui complique inutilement la procédure, sans pour autant contribuer à conforter notre objectif commun en matière de services publics.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 89 rectifié et 402 ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 89 rectifié, qui précise le contenu des décrets d'application prévus par le texte.

S'agissant du délai imparti au ministre de tutelle pour statuer, le Gouvernement avait prévu un délai de deux mois, eu égard aux différentes étapes précédant la saisine du ministre par le préfet. Il se rallie néanmoins à la rédaction proposée par la commission, qui a préféré s'en tenir au délai de droit commun de quatre mois.

Quant à l'amendement n° 402, le Gouvernement y est défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 89 rectifié, accepté par le Gouvernement.

**M. Robert Vizet.** Le groupe communiste vote contre. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 402 n'a plus d'objet.

Par amendement n° 255, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de compléter *in fine* l'article 11 par un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« Aucune décision de suppression d'un service public aux usagers ne peut être mise en œuvre dans un département éligible à l'attribution de la dotation de fonctionnement minimum définie à l'article 34 de la loi 85-1268 du 29 novembre 1985 relative à la dotation globale de fonctionnement. »



La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, avec cet amendement portant sur l'évolution des services publics dans les régions les plus en difficulté du pays, le groupe communiste tend à prolonger le moratoire décidé par le Gouvernement en matière de maintien de l'activité des écoles primaires rurales à classe unique.

Cette décision, prise durant l'été 1993, nous semble devoir être étendue à l'ensemble des autres services publics, nonobstant les difficultés éventuelles de telle ou telle administration à pourvoir les postes disponibles dans telle ou telle région.

Les critères définis par la loi portant réforme de la dotation globale de fonctionnement et relatifs à la dotation de fonctionnement minimale des départements nous semblent pouvoir être pris en compte en matière de programmation des emplois de service public dans les zones concernées.

Après l'application de l'indice ouvrant droit à cette dotation minimale, vingt et un départements ont été déclarés éligibles à cette dotation.

Si l'on peut s'étonner de ne pas trouver dans cette liste, compte tenu de l'effet de seuil, des départements en difficulté, comme l'Ardèche, les Hautes-Pyrénées ou encore le Tarn, dont parlait encore récemment notre collègue M. Brives dans une question au Gouvernement, force est de constater, à l'énumération des départements concernés, la nécessité de maintenir le service public à son niveau actuel, en échappant aux critères brutalement arithmétiques qui président de façon générale à la fermeture de tel ou tel service.

Il s'agit, en effet, de départements affectés par la crise du monde rural, par l'extinction progressive de leurs activités économiques – je pense notamment aux départements dans lesquels la filière bois joue un rôle déterminant dans l'économie locale – par l'enclavement qui est parfois favorisé, comme dans la Creuse, par la volonté de remettre en cause la desserte par la SNCF, et voués dans de nombreux schémas européens à un destin de zones touristiques rurales ou vertes qui ne leur permettra pas, de toute façon, de stabiliser leur économie.

Il est nécessaire de dessiner un autre avenir pour les Préalpes, le Queyras, le Couserans, le plateau de l'Artense, la Margeride ou les Grands Causses, d'autant que toutes les régions, dont je viens de parler, ont déjà payé un lourd tribut à la destruction des atouts industriels et économiques de notre pays.

Rappelons-nous les conséquences de la délocalisation des Tissus Roudière dans le Pays d'Olmes, la politique de fermeture et de cession d'actifs menée par Saint-Gobain chez Isoroy en Dordogne ou à La Cellulose du Pin à Tartas : la casse des activités du bassin minier de Decazeville, ou encore la politique d'arrachage des vignes avec ses conséquences sur l'économie audoise.

Les exemples ne manquent pas qui ont conduit de larges régions de notre pays aux plus grandes difficultés. Telle est la conséquence des choix opérés par des groupes à base multinationale, comme Chargeurs ou Saint-Gobain, qui se moquent comme de leur première chemise des problèmes d'aménagement du territoire.

Dès lors, il ne faut pas ajouter aux choix désastreux de telle ou telle entreprise, uniquement préoccupée par ses critères de rentabilité financière, des choix nationaux d'organisation du service public qui, sous prétexte

d'économie, désertifient des cantons entiers et privent leurs habitants de conditions normales d'accès au service rendu.

Notre amendement constitue une base de réflexion sur le devenir du service public décentralisé et déconcentré, et exige le maintien de sa qualité !

Je demande que cet amendement, qui est important, soit mis aux voix par scrutin public.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Défendre le service public, ce n'est pas le figer. Le figer, c'est, à terme, le menacer. Or, par leur amendement, nos collègues du groupe communiste menacent en fait l'évolution et les adaptations nécessaires du service public.

En conséquence, nous sommes défavorables à l'amendement n° 255.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Pour les mêmes raisons, le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 255, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

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° 19 :

Nombre de votants .....	317
Nombre de suffrages exprimés .....	251
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	126
Pour l'adoption .....	15
Contre .....	236

Le Sénat n'a pas adopté.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'article 11.

**M. Louis Perrein.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Louis Perrein.** Je voudrais poser une question à M. le ministre d'Etat, dont la présence, en ce jour, honore la Haute Assemblée, ainsi qu'à M. le rapporteur.

J'ai suivi attentivement le débat qui s'est déroulé sur l'article 11, lequel, en soi, est très intéressant après le vote des amendements qui l'ont modifié. Mais qui va payer ?

En effet, il est facile de dire qu'on va maintenir le service public. Tout le monde en est d'accord ici. Certains de nos collègues ont même déclaré, et je partage leur avis, qu'il serait nécessaire, en de nombreux endroits, de renforcer le service public et la qualité de celui-ci. Mais, le Gouvernement prône la rentabilité du service public. Lorsqu'on a, par exemple, débattu du contrat de plan avec La Poste, il a été fait obligation à cette dernière d'équilibrer ses comptes et, par conséquent, de rentabiliser ses équipements et ses effectifs. Il en sera de même lorsque nous débattons du contrat de plan avec France Télécom.

Or, chacun sait que la rentabilité passe par la suppression de ce qui n'est pas rentable ! Et lorsque tel bureau de poste ou telle agence commerciale de France Télécom

sera supprimé pour cause de non-rentabilité, la commission *ad hoc*, le préfet, le maire et les associations de communes réclameront leur maintien.

Je réitère donc ma question, mes chers collègues : qui va payer ? Si j'en crois les propos tenus à l'Assemblée nationale lors de la discussion du projet de loi de finances, ce n'est pas l'Etat. M. Sarkozy a dit très clairement que ce n'est pas à lui de financer les services publics non rentables dans les départements. Je vous donne rendez-vous, mes chers collègues, dans quinze jours, lorsque nous examinerons à notre tour le projet de loi de finances !

Encore une fois, monsieur le ministre d'Etat, monsieur le rapporteur, j'aimerais que vous nous indiquiez qui va financer la non-rentabilité des services publics de La Poste, de France Télécom, de la SNCF, d'EDF, de TDF, dans les départements où, manifestement, ils ne sont pas rentables.

**M. Adrien Gouteyron.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Adrien Gouteyron.** Je voudrais interroger M. le ministre d'Etat et lui demander quelques apaisements ; j'espère qu'il pourra me les apporter.

Ma question, bien que je la pose à propos de l'article 11, relatif aux organismes, aux entreprises et aux établissements nationaux, porte davantage sur les services déconcentrés de l'Etat eux-mêmes. J'aurais dû la poser, je le reconnais, à l'occasion de l'examen de l'article 8, mais, comme elle est importante, je saisis l'occasion de la présence de M. le ministre d'Etat pour le faire en cet instant.

Monsieur le ministre d'Etat, lorsque sont envisagées des fermetures de classes ou des fermetures d'écoles, la procédure spécifique actuelle prévoit la consultation des conseils municipaux, lesquels se plaignent très souvent que leur avis ne soit pas suivi. Mais au moins sont-ils consultés, au moins peuvent-ils faire valoir leurs préoccupations et suggérer un certain nombre de dispositions s'agissant de la réorganisation de cette administration, de ce service public important !

Je voudrais être assuré que les dispositions que nous allons adopter ne porteront pas atteinte à celles qui existent déjà et qui permettent aux conseils municipaux d'être consultés. Je crois que telle n'est pas l'intention du Gouvernement, mais il ne faudrait pas que, par inadvertance, nous en arrivions à une situation contraire à ce qui était prévu au départ dans le texte.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, le rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Monsieur Perrein, le dernier alinéa de l'amendement n° 89 rectifié de la commission spéciale, auquel le Gouvernement a donné un avis favorable, prévoit très clairement, lorsque l'Etat impose une décision, la compensation par l'Etat des charges qui en résultent. Vos craintes ne peuvent donc qu'être apaisées par notre amendement.

**M. Louis Perrein.** Quelle naïveté, monsieur le rapporteur !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je remercie M. Perrein des paroles extrêmement aimables qu'il a prononcées tout à l'heure.

Mais il n'était pas là lorsque je me suis exprimé ; c'est la raison pour laquelle il a posé sa question. Il est bien évident qu'à partir du moment où l'Etat impose des contraintes entraînant des charges c'est à lui de les compenser, et à personne d'autre. C'est bien ainsi que cela se passe et c'est bien ainsi que cela se passera.

Quant à M. Gouteyron, je le rassure : les dispositions actuelles qui permettent la consultation des conseils municipaux ne seront pas remises en cause.

**M. Adrien Gouteyron.** Merci, monsieur le ministre d'Etat !

**M. Jean Chérioux.** Très bien !

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

Je mets aux voix l'article 11, modifié

**M. Robert Vizet.** Le groupe communiste vote contre. (*L'article 11 est adopté.*)

#### Articles additionnels après l'article 11

**M. le président.** Par amendement n° 403 rectifié, MM. Estier, Aubert Garcia, Charmant, Chervy, Courteau et Delfau, Mme Durrieu, MM. Huguet, Mauroy et Régnauld, les membres du groupe socialiste, apparenté et rattachés proposent d'insérer, après l'article 11, un article additionnel ainsi rédigé :

« Il est créé un Conseil national des services publics, autorité indépendante dotée de la personnalité morale de droit public et de l'autonomie financière.

« Il est composé de :

- « - membres du Parlement,
- « - représentants des collectivités territoriales,
- « - représentants des ministères,
- « - représentants des organisations syndicales de fonctionnaires,

« représentants des usagers ;

« - personnalités qualifiées.

« Les ressources du conseil sont définies par la loi de finances.

« Le Conseil national des services publics a pour mission :

« - de réaliser des études et des travaux de prospectives relatifs aux services publics,

« - de fournir des données statistiques et financières ou toute autre étude utile à l'établissement des contrats de plan entre l'Etat et les entreprises nationales ou les établissements et organismes publics chargés d'une mission de service public,

« - de donner son avis sur l'étude d'impact prévue à l'article... avant toute décision de réorganisation ou de suppression d'un service dans les conditions prévues à ce même article.

« Il établit une concertation permanente au niveau local entre les représentants des collectivités territoriales intéressées, le représentant de l'Etat, les ministères concernés, les responsables des services de l'Etat dans la collectivité territoriale intéressée ou des établissements publics concernés ou encore des organismes investis d'une mission de service public, les représentants des organisations syndicales et les représentants des usagers.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application de cet article. »

La parole est à M. Aubert Garcia.

**M. Aubert Garcia.** Cet amendement n° 403 rectifié met en place le Conseil national des services publics et en définit la composition. Compte tenu du sort de l'amendement n° 402, c'est sans illusions que je le défendrai !

Selon nous, le Conseil national des services publics est une autorité indépendante de par la personnalité morale de droit public et l'autonomie financière dont il est doté, et de par sa composition pluraliste.

Ce conseil national aurait une double mission.

Il réaliserait des études et des travaux de prospection relatifs au service public et pourrait notamment fournir des données statistiques et financières ou encore toute autre étude utile à l'établissement des contrats de plan entre l'Etat et les entreprises nationales. Cet organisme aurait en quelque sorte un rôle de conseil, ce qui permettrait de mieux définir les contrats afin qu'ils soient adaptés aux impératifs liés aux missions de service public. Cela permettrait aussi d'avoir une approche globale des services publics.

Ensuite, ce conseil pourrait être un organisme d'appel, en quelque sorte. De par la pluralité de sa composition, de par sa compétence et son indépendance, ses avis apporteraient un éclairage intéressant au ministre avant que celui-ci ne statue sur une décision de suppression d'un service public, comme cela est prévu à l'article 11. Le conseil procéderait donc à une vaste concertation au niveau local. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Comme je l'ai dit à l'occasion de l'amendement n° 402, nous devons prendre garde de ne pas multiplier des organes qui risqueraient d'alourdir inutilement des procédures déjà complexes...

**M. Christian Bonnet.** En effet !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** ... dans lesquelles nous avons parfois quelques difficultés à nous retrouver !

**M. Paul Masson.** C'est vrai !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Par ailleurs, la création de ce conseil entraînerait des dépenses supplémentaires.

La commission est donc défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** J'invoque l'article 40 de la Constitution.

**M. le président.** L'article 40 est-il applicable ?

**M. Emmanuel Hamel, au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Il l'est, monsieur le président.

**M. le président.** L'article 40 étant applicable, l'amendement n° 403 rectifié n'est pas recevable.

Par amendement n° 338 rectifié, MM. Vasselle et Hammann proposent d'insérer, après l'article 11, un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 23 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983, modifiée par l'article 37 de la loi n° 86-29 du 9 janvier 1986 et par l'article 11 de la loi n° 86-972 du 19 août 1986, est ainsi rédigé :

« I - Lorsque les écoles maternelles, les classes enfantines ou les écoles élémentaires publiques d'une commune reçoivent des élèves dont la famille est domiciliée dans une autre commune, la répartition des dépenses de fonctionnement se fait par accord entre la commune d'accueil et la commune de résidence.

« A défaut d'accord entre les communes intéressées sur la répartition des dépenses, la contribution de chaque commune est fixée par le représentant de l'Etat après avis du conseil de l'éducation nationale.

« Pour le calcul de la contribution de la commune de résidence, il est tenu compte des ressources de cette commune, du nombre d'élèves de cette commune scolarisés dans la commune d'accueil et du coût moyen par élève calculé sur la base des dépenses de l'ensemble des écoles publiques des communes rurales appartenant à la même strate démographique que la commune de résidence. Les dépenses à prendre en compte à ce titre sont les charges de fonctionnement, à l'exclusion de celles relatives aux activités périscolaires. Un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les dépenses prises en compte pour le calcul du coût moyen par élève ainsi que les éléments de mesure des ressources des communes.

« Toutefois, les dispositions prévues par les alinéas précédents ne s'appliquent pas à la commune de résidence si la capacité d'accueil de ses établissements scolaires permet la scolarisation des enfants concernés, sauf si le maire de la commune de résidence, consulté par la commune d'accueil, a donné son accord à la scolarisation de ces enfants hors de sa commune. Pour justifier d'une capacité d'accueil au sens du présent alinéa, les établissements scolaires doivent disposer à la fois des postes d'enseignants et des locaux nécessaires à leur fonctionnement.

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, il existe des cas dans lesquels une commune est tenue de participer financièrement à la scolarisation d'enfants résidant sur son territoire lorsque leur inscription dans une autre commune est justifiée par des motifs tirés de contraintes liées à des raisons médicales ; et dans la mesure où le maire de la commune de résidence a donné son accord pour la scolarisation du ou des enfants dans la commune d'accueil.

« Par dérogation aux dispositions prévues par le dernier alinéa de l'article 4 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 précitée, les dispositions des alinéas ci-dessus entrent en vigueur pour l'année 1994-1995.

« Lorsque, antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions ci-dessus, une commune ne participait pas ou ne participait que pour partie aux charges des écoles publiques situées hors de son territoire, la contribution mise à sa charge n'est due, sauf accord contraire, qu'à raison d'un tiers au titre de l'année scolaire 1994-1995 et des deux tiers au titre de l'année scolaire 1995-1996.

« A partir de la rentrée scolaire de 1993, la scolarisation d'un enfant dans une école d'une commune autre que celle de sa résidence ne peut être remise en cause par l'une ou l'autre d'entre elles avant le terme soit de la formation préélémentaire, soit de la scolarité primaire de cet enfant commencées ou poursuivies durant l'année scolaire précédente dans un établissement du même cycle de la commune d'accueil.

« II. - A titre transitoire, pour les années scolaires 1992-1993 à 1995-1996, la répartition des dépenses des écoles maternelles, des classes enfantines ou des écoles élémentaires publiques se fait dans les conditions prévues aux alinéas ci-après.

« Pour l'année scolaire 1992-1993 sont seuls applicables les accords entre communes en vigueur au 1<sup>er</sup> octobre 1985.

« Pour les années scolaires 1993-1994 et 1994-1995 peuvent s'appliquer les accords conclus antérieurement à la date de publication de la loi n° 86-972 du 19 août 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales ainsi que les accords librement consentis ultérieurement.

« En outre, la scolarisation dans une commune d'accueil d'enfants résidant dans d'autres communes ne peut être refusée, tant que le nombre moyen d'élèves par classe accueillis dans la commune d'accueil à la rentrée scolaire de l'année précédente n'est pas atteint.

« Pour l'année scolaire 1995 et 1996, et sauf accord contraire entre les communes, la commune de résidence est tenue de supporter, pour l'ensemble de ses élèves scolarisés dans la commune d'accueil, 20 p. 100 de la contribution calculée dans les conditions fixées au troisième alinéa du présent article. Pour cette même année, une commune d'accueil doit inscrire les enfants résidant dans d'autres communes tant que le nombre moyen d'élèves par classe accueillis dans la commune à la rentrée scolaire 1994-1995 n'est pas atteint. »

La parole est à M. Hammann.

**M. Jean-Paul Hammann.** L'application de l'article 23 de la loi du 22 juillet 1983 mettant en œuvre les nouvelles répartitions de compétences entre les collectivités locales pose le problème de la disparition d'un service public vital en milieu rural.

En effet, l'article 23 contribue à accentuer l'exode rural, dans la mesure où il favorise la fermeture de classes ou d'écoles en milieu rural. Il convient donc, dans le cadre d'une politique générale d'aménagement du territoire, de modifier cet article.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Notre commission spéciale n'ignore pas les problèmes qui sont posés par cet amendement n° 338 rectifié, mais elle considère que leur solution n'a pas sa place dans le projet de loi que nous examinons. Nous souhaitons donc que l'amendement soit retiré.

Cette question très importante pourrait être soumise au Parlement dans des conditions plus optimales à l'occasion d'un autre débat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement est tout à fait conscient de la nécessité de maintenir les écoles rurales partout où cela est possible. Le moratoire qu'il a appliqué démontre la réalité de sa préoccupation. Lors de la première lecture de ce projet de loi à l'Assemblée nationale, j'ai indiqué que j'étais prêt à engager une réflexion sur un aménagement de l'article 23.

Cette réflexion est, en effet, nécessaire. Elle doit prendre en compte les besoins des communes rurales et aussi des chefs-lieux qui engagent des dépenses pour accueillir les élèves de la périphérie, ainsi que les souhaits des parents et les impératifs pédagogiques.

Sur ce sujet, on ne peut légiférer sans concertation préalable avec toutes les parties concernées, et encore moins prendre des mesures rétroactives qui affecteraient les budgets communaux, ce qui n'est sûrement pas le souhait des membres de votre Haute Assemblée !

Je vous confirme la volonté du Gouvernement d'engager cette réflexion et je demande en conséquence à M. Hammann de bien vouloir retirer cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Hammann, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Jean-Paul Hammann.** Compte tenu des observations faites tant par M. le rapporteur que par M. le ministre d'Etat, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 338 rectifié est retiré. Je rappelle que l'article 11 *bis* a été examiné hier, avant l'article 8, à la suite d'une demande de priorité.

#### Article 11 *ter*

**M. le président.** « Art. 11 *ter*. - Dans un délai d'un an, le Gouvernement présentera un rapport sur les modalités de développement de la polyvalence des services publics. »

Sur l'article, la parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Cet article 11 *ter* introduit par voie d'amendement à l'Assemblée nationale, prévoit que, dans le délai d'un an, le Gouvernement présentera un rapport sur les modalités de développement de la polyvalence des services publics.

Cette proposition semble, à première vue, destinée à répondre au souci légitime de la population de disposer de services publics qui soient à proximité de leur domicile ou de leur activité professionnelle, et qui correspondent à leurs besoins.

Cependant, il convient de considérer que le contexte actuel n'est pas vraiment favorable au développement des services publics, tant en milieu rural que dans les villes.

Les directives européennes de réduction des dépenses publiques, le projet de budget pour 1995, les privatisations et le rapport Picq, qui s'inscrit dans la suite logique du rapport Longuet, conduisent bien au contraire à une restructuration totale de l'administration française, qui implique la réduction de la présence des services, des emplois et des crédits sur l'ensemble du territoire.

Nous sommes donc confrontés à une politique globale de remise en cause de la place et du rôle des services publics dans notre pays.

Dans bien des cas, les services publics locaux existants sont dans le collimateur du Gouvernement.

On nous explique aujourd'hui qu'il conviendrait de travailler à la polyvalence des services publics pour mieux répondre aux besoins et aux aspirations de la population.

Ne s'agit-il pas seulement, en fait, de substituer aux services locaux existants - qui, selon les conclusions du rapport Picq, ont vocation à être regroupés - quelques points d'accueil dotés de quelques moyens informatiques destinés à servir de boîte aux lettres pour les différentes administrations et organismes publics ?

C'est en tout cas notre sentiment, même s'il nous semble indispensable que les différents services publics et administrations coopèrent plus qu'il ne le font actuellement.

Nous pensons en effet que la présence des services publics, qui est indispensable, doit être préservée et renforcée sur tout le territoire, dans les quartiers des villes comme à la campagne.

Il convient donc, avant toute chose, de préserver l'efficacité des services publics existants, voire de l'améliorer, ce qui implique que l'on renforce la qualification des personnels, la cohésion de l'action des services et les effectifs des équipes là où c'est nécessaire.

Il convient également que chaque administration, chaque service, ait sa spécificité et joue le rôle qui lui est propre, avec les moyens techniques qui sont indispensables à l'exercice de ses missions.

Si quelques points d'accueil communs peuvent être créés, la polyvalence des administrations et des services publics a cependant des limites techniques et physiques bien réelles qu'il convient de ne pas sous-estimer.

Faire croire le contraire, ou tenter de gommer cette réalité, ne peut donc constituer qu'une entreprise de propagande destinée à remettre en cause les services publics de proximité qui font la richesse et la force de l'administration française et de l'ensemble des établissements et services publics de notre pays.

Voici donc, exposées succinctement, les multiples considérations qui nous conduisent à nous opposer aux dispositions de l'article 11 *ter*.

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

Je mets aux voix l'article 11 *ter*.  
(L'article 11 *ter* est adopté.)

#### Articles additionnels après l'article 11 *ter*

**M. le président.** Par amendement n° 450 rectifié, MM. Delfau, Charmant et Aubert Garcia proposent d'insérer, après l'article 11 *ter*, un article additionnel ainsi rédigé :

« Dans le cadre de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne, tous les collèges d'enseignement ayant un effectif d'au moins 50 élèves seront transformés en établissement public local et dotés des moyens correspondants. »

La parole est à M. Aubert Garcia.

**M. Aubert Garcia.** Cette question nous a intéressés, M. Gérard Delfau, cosignataire de cet amendement, et moi-même, comme toutes les questions relatives au service public.

Il existe encore un certain nombre de collèges situés en zone de montagne qui, malgré un effectif scolarisé important, ne sont pas reconnus comme établissements de plein exercice. De ce fait, leur statut hybride, à la fois municipal - ou intercommunal - et d'Etat leur interdit de bénéficier de tous les moyens d'encadrement, notamment en ce qui concerne les personnels administratifs et de gestion.

Cette situation injuste eu égard au principe d'égalité devant le service public doit cesser, et l'effort de la collectivité nationale s'exercer aussi en direction de ces zones rurales particulièrement défavorisées.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Si j'en crois son objet, cet amendement vise avant tout certains collèges implantés en zone de montagne. Mais il existe ailleurs d'autres établissements scolaires départementaux ou municipaux. C'est donc une réponse globale que nous ferons.

Si nous sommes défavorables à cet amendement, c'est dans l'intérêt même de ces établissements.

En effet, pour qu'ils puissent être maintenus malgré un effectif d'élèves parfois relativement faible, il apparaît utile qu'ils partagent certains personnels d'encadrement : intendant, principal adjoint, principal.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Comme l'a indiqué M. le rapporteur, la rédaction de cet amendement est telle que ce sont non pas les seuls collèges de montagne mais l'ensemble des établissements du second degré ayant conservé un statut municipal ou départemental qui sont visés. En 1986, soixante-dix-huit collèges ou lycées et dix établissements d'éducation spéciale étaient dans ce cas.

L'intégration de ces établissements dans le droit commun aurait des conséquences en termes de fonctionnement et de personnels, mais aussi en termes de financement.

Je suis donc tout à fait convaincu de la nécessité qu'il y a, avant d'aller plus loin, d'engager une concertation très approfondie avec les élus concernés, le ministère de l'éducation nationale et celui du budget, ainsi qu'avec les représentants des personnels, concertation que je suis naturellement prêt à lancer.

Dans l'immédiat, je suis conduit à invoquer l'article 40 de la Constitution à l'encontre de cet amendement.

**M. le président.** Monsieur Hamel, l'article 40 de la Constitution est-il applicable ?

**M. Emmanuel Hamel, au nom de la commission des finances.** Oui, monsieur le président, il l'est.

**M. Louis Perrein.** Ce n'est pas évident !

**M. le président.** Monsieur Perrein, vous savez bien qu'on ne peut discuter les conclusions de la commission des finances ! De plus, quand on propose d'augmenter les charges de l'Etat, la réponse de la commission des finances ne peut être que celle que vous venez d'entendre !

L'article 40 étant applicable, l'amendement n° 450 rectifié n'est pas recevable.

Je suis maintenant saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 491 rectifié *bis*, MM. Bohl, Barraux, de Catuelan, Huchon, Machet, Richert, Pourchet, Goetschy et Delga proposent d'insérer, après l'article 11 *ter*, un article additionnel ainsi rédigé :

« Dans le délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, un schéma directeur sera établi dans chaque département en vue de la desserte de certaines communes non actuellement desservies en gaz.

« Ces schémas directeurs seront compatibles avec les directives territoriales d'aménagement visées à l'article 4 ci-dessus.

« Pour la création et la gestion du nouveau service de distribution correspondant, chaque commune non encore desservie en gaz aura la faculté de recourir soit à GDF, soit à l'un des services locaux voisins existant conformément à l'article L. 374-2 du code des communes, dans le cadre de leurs missions respectives d'intérêt économique général.

« Dans le délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions d'application des dispositions ci-dessus. »

Par amendement n° 492 rectifié *bis*, MM. Bohl, Barraux, Huchon, de Catuelan, Machet, Pourchet, Richert et Delga proposent d'insérer, après l'article 11 *ter*, un article additionnel rédigé comme suit :

« Dans le délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, un schéma directeur sera établi dans chaque département en vue de la desserte de certaines communes non actuellement desservies en gaz.

« Ces schémas directeurs seront compatibles avec les directives territoriales d'aménagement visées à l'article 4 ci-dessus et à l'article 6 ci-dessus.

« Pour la création et la gestion du nouveau service de distribution correspondant, chaque commune non encore desservie en gaz aura la faculté de recourir soit à GDF, soit à son service local de distribution d'énergie électrique existant, soit à un service local de distribution de gaz voisin ou à créer sur son territoire dans le cadre de leurs missions respectives d'intérêt économique général.

« Dans le délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions d'application des dispositions ci-dessus. »

La parole est à M. Bohl, pour présenter ces deux amendements.

**M. André Bohl.** Puisque nous débattons des services publics, comment ne pas rappeler le rôle essentiel que jouent les communes en matière de distribution de gaz et d'électricité? Au reste, et j'y ai été très sensible, monsieur le ministre d'Etat, vous avez fait référence tout à l'heure à cette responsabilité à propos de la libre administration des communes.

Il convient en effet d'y insister le rappeler, car une opinion largement répandue et entretenue par l'habitude veut que, en matière de gaz et d'électricité, EDF et GDF aient le monopole de la distribution. Or il n'en est rien : EDF et GDF ont le monopole du transport de ces sources d'énergie, dont la distribution est de la compétence exclusive des communes.

Dans l'exercice de cette compétence, les communes peuvent soit concéder à EDF-GDF leurs réseaux de distribution d'énergie soit les exploiter en régie.

Les textes de 1946 ont maintenu les régies en l'état, c'est-à-dire qu'ils ont figé la situation constituée à cet égard en 1946.

Or, en 1946, le transport du gaz ne se faisait pas par réseau : le gaz ne pouvait être transporté qu'à partir d'usines localisées en divers endroits du territoire.

Il se trouve qu'il y a actuellement en France dix-sept exploitants municipaux de réseaux gaziers.

La loi de 1992 sur l'administration territoriale de la République a régularisé les situations des exploitants de gaz qui avaient étendu leur réseau dans les communes périphériques mais elle a posé une redoutable difficulté en ce qui concerne la distribution du gaz dans les autres points du territoire.

En effet, si Gaz de France a l'obligation de desservir, il est enfermé dans une règle, celle de la rentabilité minimale des investissements réalisés, qui exige que le bénéfice actualisé par franc investi soit supérieur à 0,3.

Ainsi, il y a des communes susceptibles d'être alimentées en gaz qui ne peuvent pas l'être du fait d'un système institutionnel relevant de la loi ; c'est ce système que mes deux amendements tendent précisément à rompre.

L'amendement n° 491 rectifié *bis* tend à instituer un schéma départemental de distribution du gaz pour les communes non desservies, donnant à celles-ci la possibi-

lité de confier la création et la gestion de leur desserte, dans les meilleures conditions économiques soit à GDF soit à un service voisin déjà existant.

L'amendement n° 492 rectifié *bis* prévoit que non seulement les entreprises de gaz existantes pourront réaliser de telles extensions mais encore que les communes puissent créer elles-mêmes leur régie de distribution ou, si elles ont une régie de distribution d'électricité, étendre la compétence de cette dernière à la distribution de gaz.

Le dépôt de ces amendements se justifie pour deux raisons au moins : d'une part, nous sommes en train de dessiner le visage du territoire français pour les vingt ans à venir ; d'autre part, Gaz de France a inscrit dans ses projets la desserte de 8 000 communes seulement et il serait souhaitable qu'on pût faire mieux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 491 rectifié *bis* et 492 rectifié *bis* ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission spéciale, avant de formuler cet avis, souhaite entendre le Gouvernement, notamment sur le « schéma gazier ».

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Les problèmes évoqués par M. Bohl sont tout à fait réels. Certains d'entre eux font déjà l'objet d'une concertation, les autres pas encore.

Je crois qu'on ne peut absolument pas prendre de décision dans ce domaine aujourd'hui, à l'occasion de l'examen de ce texte. Je souhaite donc que M. Bohl veuille bien retirer ces amendements, moyennant l'assurance que la concertation avec toutes les parties concernées va être développée pour ce qui concerne le problème soulevé à travers l'amendement n° 491 rectifié *bis* et engagée pour celui auquel se rapporte l'amendement n° 492 rectifié *bis*.

Nous pourrions réexaminer cette question en deuxième lecture.

**M. le président.** Monsieur Bohl, les amendements n° 491 rectifié *bis* et 492 rectifié *bis* sont-ils maintenus ?

**M. André Bohl.** Les impératifs de l'ordre du jour et surtout la réponse que vient de me faire M. le ministre d'Etat me conduisent à les retirer. En effet, j'ai bien noté que, lors de la deuxième lecture, une proposition de solution nous sera soumise. Nous attendons depuis cinquante ans, nous pouvons bien patienter quelques semaines de plus !

**M. le président.** Les amendements n° 491 rectifié *bis* et 492 rectifié *bis* sont retirés.

Par amendement n° 493 rectifié *bis*, MM. Bohl, Huchon, de Catuelan, Machet, Pourchet, Richert et Delga proposent d'insérer, après l'article 11 *ter*, un article additionnel rédigé comme suit :

« Pour permettre aux communes ou à leurs groupements d'accomplir les missions d'intérêt économique général en matière de distribution d'énergie calorifique gazière et électrique en réseaux, des services uniques pourront être créés. Ils peuvent être gérés en régie ou en concession.

« Cette mesure, qui se fera dans le cadre des articles 4 et 6 de la présente loi, permettra une coordination des services publics locaux pour éviter les double emplois en matière administrative et technique.

« Le transfert du pouvoir concédant des communes aux groupements pourra se faire nonobstant toute disposition législative antérieure.



« Un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions d'application des dispositions ci-dessus. »

La parole est à M. Bohl.

**M. André Bohl.** Il s'agit ici, d'un principe de portée générale.

Je rappelais tout à l'heure que le pouvoir concédant en matière de service public de distribution d'énergie appartient aux communes, sauf lorsqu'elles l'ont délégué à un syndicat d'électrification. Or deux problèmes se posent à cet égard.

A l'heure actuelle, les « utilités énergétiques » - gaz, électricité, chaleur - sont souvent en concurrence mais elles peuvent aussi être complémentaires. Ainsi, dans une même usine, la production de chaleur peut engendrer une production d'électricité, et le distributeur d'électricité est alors obligé de reprendre cette électricité supplémentaire. Il est difficile d'envisager le développement économique futur sans tenir compte de cet élément.

La gestion de l'énergie distribuée en réseau doit se faire dans le cadre de la loi de 1980 sur les économies d'énergie en l'état actuel. Or notre législation est conçue uniquement en termes de concurrence : on peut distribuer soit le gaz, soit l'électricité, soit la chaleur, mais on ne peut pas distribuer complémentaires les trois énergies, alors que, bien souvent, elles sont gérées par la même entité.

Je rappelle que, c'est un seul service qui, sur le plan local, gère le gaz et l'électricité, alors que la loi de nationalisation avait prévu la création d'établissements publics régionaux de distribution distincts. Mais ceux-ci n'ont jamais été créés.

Je propose de résoudre ce premier problème en permettant l'extension des compétences.

Le deuxième problème tient à l'intercommunalité.

Dès lors que l'on évoque la création de « pays », que l'on crée des communautés de communes, il est tout de même difficile de gérer des services publics qui font l'objet soit d'une régie soit d'une concession. On se heurte là au principe de l'adhésion irréversible aux syndicats d'électrification. Ce problème doit être également résolu par la loi.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** M. Bohl soulève un certain nombre de problèmes que nous ne méconnaissons pas, et qui se posent d'ailleurs de manière plus aiguë en certains points du territoire que dans d'autres : c'est l'héritage de manières différentes d'appréhender l'approvisionnement en énergie.

Nous avons été d'accord pour considérer que le service public était quelque chose d'essentiel. Or une partie du service public repose encore sur des systèmes de monopole. Je ne prétends pas que les monopoles constituent, en l'espèce, la solution idéale et qu'ils doivent perdurer pour l'éternité, mais je ne souhaite pas que, au détour de la discussion de ce texte, nous ouvrons une brèche sans y avoir amplement réfléchi auparavant. Quel que soit, demain, le système d'organisation de la distribution d'énergie, nous devons conserver la préoccupation d'un service public de qualité.

Voilà pourquoi nous demandons à notre collègue de bien vouloir retirer son amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Même position que la commission et même appel à la sagesse de M. Bohl. (Sourires.)

**M. le président.** Monsieur Bohl, votre amendement est-il maintenu ?

**M. André Bohl.** D'abord, je ne suis pas sage. Ensuite, l'expérience que j'ai des travaux de cette assemblée me montre que, en définitive, lorsqu'on ne maintient pas un amendement, on a peu de chances de le voir revenir. (Nouveaux sourires.)

Cela étant, j'attache trop d'importance aux missions d'intérêt économique général, au rôle de l'Etat dans le contrôle des services publics et au fait qu'il appartient aux Français de résoudre eux-mêmes leurs problèmes, plutôt que de laisser au tribunal de Luxembourg le soin de les régler, pour ne pas retirer cet amendement, en espérant que M. le ministre d'Etat voudra bien, en accord avec le ministre de l'industrie et surtout le ministre de l'économie et des finances, s'efforcer de résoudre, au niveau français, le problème que j'ai soulevé.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. le président.** L'amendement n° 493 rectifié *bis* est retiré.

### TITRE III

### DES INSTRUMENTS FINANCIERS DE L'ÉTAT

#### Article 12

**M. le président.** « Art. 12. - I. - La réalisation des équipements prévus au schéma national de développement du territoire et la nature des financements publics correspondants font l'objet de lois de programmation quinquennales.

« II. - Le document prévu à l'article 132 de la loi de finances pour 1992 (n° 91-1322 du 30 décembre 1991) sera accompagné d'un document récapitulatif des dépenses de l'Etat, pour l'ensemble des titres et des ministères, effectuées dans chaque région, ainsi que des dépenses et des prélèvements sur recettes de l'Etat qui constituent des affectations aux collectivités territoriales.

« Un document annexe, pour retracer l'effort d'aménagement public, récapitulera l'effort d'aménagement public, les dépenses d'investissement direct, les subventions d'équipements et le montant des dépenses d'équipement réalisés par les établissements et services publics et consacrés à la mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire, des contrats de plan et des lois de programme.

« Un état des actions conduites en France depuis 1989 avec le financement des fonds structurels communautaires est annexé, chaque année, au projet de loi de finances. Cet état retrace notamment, au moyen des états de rattachement de crédits et de dotation effective à chaque personne morale concernée, les flux financiers réels à destination de la France. Il distingue les rattachements au budget de l'Etat pour chaque ministère, les délégations aux préfets le cas échéant, et les dotations aux destinataires finaux. »

Sur l'article, la parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Dans l'article 12, sont fixées les orientations fondamentales des futures lois de programmation concernant les divers domaines de l'aménagement du territoire et découlant des schémas dont nous avons précédemment parlé.

La controverse qui s'est établie à cette occasion a attesté de la très grande imprécision des moyens permettant d'atteindre les objectifs fixés aux lois de programmation.

Ainsi, le débat sur l'enseignement supérieur et la recherche a mis en évidence le caractère illusoire des financements destinés à favoriser l'essor et de l'un et de l'autre, le Gouvernement ne souhaitant prendre clairement aucun engagement en matière de développement durable de nos structures de recherche et de formation supérieure.

De même, en matière de culture, est souvent revenu le discours sur le mécénat privé ou sur celui des collectivités locales, institution qui ne peut se substituer ni à une législation adaptée protégeant la propriété artistique ni à un engagement clair de l'Etat œuvrant, par ses choix budgétaires nationaux, pour la diffusion des œuvres et la décentralisation des lieux de création, des moyens et des outils de diffusion.

Nous avons vu par ailleurs que, dans le cadre des investissements collectifs en matière de transports, la part de la fiscalité indirecte tend à s'affirmer et à suppléer de plus en plus les dotations budgétaires.

Tout cela, ajouté au flou de nombreuses dispositions du projet de loi, et aux conditions prévues pour la concertation préparatoire à tel ou tel schéma directeur, ne laisse rien présager de très positif quant aux lois de programmation.

Plus fondamentalement, il nous apparaît que les lois n'auront guère comme objectif que de permettre un développement du territoire localisé, en direction des zones de notre pays qui sont les plus en contact avec l'axe majeur de la Communauté européenne, qui court de la City de Londres à la Bourse de Milan, en passant par le port franc de Rotterdam, les banques luxembourgeoises et les unités de production industrielle du bassin de la Ruhr.

Dès lors, quel avenir est laissé aux autres parties de notre pays, ainsi écartelé et maintes fois menacé par la remise en cause de son unité économique ?

C'est ce que feint de décrire l'article 12, en oubliant l'essentiel.

L'essentiel, c'est la poursuite du processus de transfert de compétences de l'Etat vers les collectivités locales, et plus spécifiquement vers les régions, c'est aussi le transfert de souveraineté des choix stratégiques vers la Commission de Bruxelles et le Conseil des ministres européens, qui impriment leur marque en matière de politique monétaire, de politique étrangère, de grands choix économiques et, notamment, de capacités de production agricole ou industrielle.

L'article 12 ne fait rien d'autre que de nous proposer d'habiller la politique européenne et le mode de construction de l'Europe qu'elle implique aujourd'hui des couleurs d'un aménagement du territoire qui permettra de résoudre quelques-unes des particularités de notre pays.

La première de ces particularités est géographique, puisque la France est sensiblement plus étendue que les autres pays phares de la Communauté, que son espace rural est plus important, que ses zones urbaines, malgré les apparences, sont moins continues et que son potentiel économique est plus étendu que celui de beaucoup d'autres pays de la Communauté.

Notre originalité tient aussi aux conditions historiques du développement de notre pays, qui ne peuvent et ne doivent pas être détournées sur les pistes improbables de la défiscalisation, de la constitution de zones franches plus ou moins étendues rompant avec les traditions d'égalité des habitants devant l'impôt et la loi.

La puissance publique, singulièrement dans les années de l'après-guerre, a joué un rôle déterminant dans la relance économique et le mode de planification choisi.

Elle a alors conduit à la naissance d'un certain nombre d'équilibres sociaux et économiques fondamentaux, depuis la sécurité sociale au réseau national de télécommunications, de transports routiers ou de voies ferrées.

Le développement des ramifications de ces réseaux a été quelque peu laissé pour compte durant les années soixante-dix et *a fortiori* dans la dernière période, dès lors que l'essentiel des efforts a porté sur la gestion à court terme des problèmes d'emploi engendrés par la stratégie des groupes industriels et commerciaux.

Nous pouvons à ce propos poser une question : par quel miracle l'initiative privée qui, au moment même où elle enregistrait une sensible amélioration de sa rentabilité, déstructurerait les potentiels économiques du pays, serait-elle d'un seul coup devenue capable de gérer et d'optimiser les enjeux de l'aménagement du territoire, sans autre intervention de la puissance publique qu'incitative ?

C'est pourtant avec ces illusions que votre projet de loi, notamment en son article 12, prétend faciliter l'aménagement du territoire équilibré dont la France a besoin.

Telle est la justification des amendements que nous avons déposés sur cet article.

**M. le président.** Par amendement n° 91, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent, dans le paragraphe I de l'article 12, après les mots : « schéma national », d'insérer les mots : « d'aménagement et ».

La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 91, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 256, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de compléter *in fine* le paragraphe I de l'article 12 par cinq alinéas ainsi rédigés :

« Ces lois de programmation font l'objet d'une large consultation des usagers des services et équipements créés.

« Les principes relatifs à la programmation financière de la réalisation de ces équipements sont les suivants :

« - prise en compte des besoins locaux, au travers notamment de la consultation des comités économiques et sociaux régionaux, des associations agréées d'usagers, des organismes consulaires, des élus locaux et des organisations syndicales représentatives de salariés ;

« - définition des modes de résolution des handicaps régionaux relevés au terme de cette consultation ;

« - progression des dotations budgétaires consacrées à ces opérations d'aménagement équivalente à l'évolution du PIB en valeur, telle que résultant des prévisions annexées à la loi de finances de l'année en cours. »

La parole est à M. Vizet.



**M. Robert Vizet.** La politique d'aménagement du territoire et d'équipement des différentes régions du pays a besoin du souffle continu de la démocratie, du retour aux réalités et de l'existence de liens entre lieu de décision et espace d'application de la décision.

C'est donc sur les grandes questions posées par la rédaction actuelle de l'article 12 du projet de loi que nous souhaitons revenir, dans le cadre de la discussion de cet amendement n° 256.

La pratique d'aménagement du territoire, telle qu'elle fut développée dans les années soixante en particulier, a trop souvent ignoré la simple consultation des populations et des élus locaux, pourtant dépositaires d'une légitimité populaire que n'avaient pas les techniciens du commissariat général du Plan ni ceux de la DATAR.

Notre pays porte encore aujourd'hui les plaies ouvertes par cette conception autoritaire de l'aménagement, dont on peut citer comme exemple l'autoroute A 1, qui n'est pas couverte dans sa partie non soumise au péage, l'aéroport de Roissy - Charles-de Gaulle, qui fut réalisé en dépit des extensions de la zone urbanisée de la région d'Ile-de-France ou encore les friches industrielles de la banlieue nord-est constituées sous l'augure de la décentralisation des activités productives.

Il en porte aussi contradictoirement les effets les plus positifs : indépendance énergétique renforcée dans le cadre du programme nucléaire, réseau de transport ferré dense et susceptible de générer le développement.

Un nouveau défi attend toutefois les années qui viennent : celui d'une construction européenne qui, en accordant la primauté à la régulation du marché par lui-même, ne va pas manquer - c'est déjà vrai dans de nombreux domaines - d'accentuer les déséquilibres régionaux que nous connaissons et la remise en cause des atouts de nombreuses provinces de notre pays.

De façon directe, les régions situées dans la zone de l'arc atlantique, celles de notre façade méditerranéenne sont autant de secteurs destinés à un recul sensible de leur capacité économique.

Seules les régions de l'axe rhénan, parce qu'elles sont proches des autres grands partenaires de l'Union européenne peuvent escompter une éventuelle relance de leur dynamisme.

Devons-nous nous satisfaire de voir ainsi disparaître l'Aquitaine, le Limousin, l'Auvergne, le Languedoc ou la Bretagne dans des schémas d'aménagement du territoire qui se traduiront, d'abord et avant tout, par une accélération de la désertification rurale, un accroissement de l'exode des jeunes, un bouleversement de structures industrielles déjà faibles et un déséquilibre économique ayant pour corollaire une inflation des métiers tertiaires sous-qualifiés et sous-payés ?

C'est pourtant bien à cela que tend votre schéma d'aménagement du territoire dans l'étroite conception centralisatrice qui l'anime et qui tend à dissocier les décideurs de ceux qui supporteront le poids des décisions.

Aujourd'hui, dans notre pays, se font de plus en plus nombreuses les voix qui exigent d'être entendues dans les grands choix d'aménagement du territoire.

Cette exigence prend les formes le plus diverses, depuis les Creusois rassemblés contre la fermeture de leurs gares au trafic voyageurs, les agents du dépôt SNCF de Béziers agissant contre la fermeture de leur dépôt vital pour diffuser les produits de l'agriculture héraultaise, les Moselans du Bitcherland exigeant un lycée pour leur région, les usagers d'EDF de la Haute-Loire se battant contre la fermeture des districts ruraux de l'établissement public,

les Savoyards de Moûtiers unis contre la fermeture de leur maternité, les Bergeracois rassemblés contre les projets de réduction de l'activité de la SNPE ou les Landais de Tartas condamnant les politiques de Saint-Gobain qui vend au plus offrant la Cellulose du pin. Les exemples ne manquent pas de cette aspiration nouvelle que vous ne pouvez ignorer.

Une preuve nous est fournie d'une première prise de conscience par la rédaction de l'article 28 du projet de loi qui fait une avancée timide en direction de la démocratie directe, laquelle doit être, à notre sens, le mode ultime de résolution des difficultés, et par le récent débat mené dans le cadre de la discussion de la loi sur la protection de l'environnement, à propos de la commission nationale du débat public.

La majorité sénatoriale a d'ailleurs montré en cette occasion qu'elle n'avait pas encore tout à fait compris où en était parvenue notre société en matière de choix collectifs d'aménagement.

C'est tout le sens de notre amendement portant sur les lois de programmation des grands équipements d'aménagement du territoire.

Il faut partir du terrain et mesurer au cas par cas la nature et l'importance des handicaps dont souffre telle ou telle région.

Parce que cette politique a besoin d'un effort public sans précédent, il faut la doter d'un volume d'interventions important, dont la progression soit assise sur l'évolution du PIB en valeur, afin de prolonger durablement l'efficacité de l'effort public.

Nous avons examiné, au cours des dernières sessions, plusieurs lois de programme, notamment celle qui portait sur la mise en valeur du patrimoine monumental, et deux autres, plus spécifiquement destinées à la justice et à la sécurité.

C'est un euphémisme que de dire que ces débats ont été animés, car étaient en jeu les choix d'orientation des fonctions de l'Etat et la conception même de la société que sous-entend telle ou telle orientation.

Il en fut de même pour la loi de programmation militaire, qui était l'occasion de s'interroger sur le sens à donner à la politique de défense de notre pays et qui, en vertu d'une conception agressive de celle-ci, a autorisé des dépassements budgétaires dont nous n'avons pas réellement besoin.

C'est aussi parce que ces lois de programme n'ont pas, de façon claire, pris en compte la réflexion des acteurs et des usagers des différents domaines de la vie nationale que leur définition a donné lieu à de nombreuses controverses.

Il faut donc s'interroger sur les choix d'aménagement du territoire qu'il est nécessaire de faire, et c'est ce qui motive notre amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission est défavorable au mode d'élaboration des lois de programme qu'on nous propose. Pourquoi imposer des contraintes au législateur s'agissant de ces lois de programme ? Pour chaque loi, le législateur doit être libre de sa décision, et voilà qu'on veut l'enserrer dans un carcan !

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement émet le même avis que la commission.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 256, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 92, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent de rédiger comme suit le deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 12 :

« Un état des crédits affectés à l'effort public d'aménagement est annexé au projet de loi de finances de l'année. Cet état récapitule les dépenses d'investissement direct et les subventions d'équipement de l'Etat ainsi que les dépenses d'équipement des organismes, quel que soit leur statut, accomplissant une mission de service public, consacrées à la mise en œuvre du schéma national d'aménagement et de développement du territoire, des schémas directeurs sectoriels, des contrats de plan et des lois de programme. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 610, présenté par M. Girod, et tendant, dans la seconde phrase du texte proposé par l'amendement n° 92, après les mots : « dépenses d'équipement des », à insérer les mots : « collectivités ou ».

La parole est à M. Larcher, rapporteur, pour défendre l'amendement n° 92.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission spéciale souhaite préciser la rédaction qui nous vient de l'Assemblée nationale en ce qui concerne la création d'un « jaune budgétaire ».

Son amendement tend également à clarifier une rédaction qui, en l'état actuel, ne vise pas expressément l'Etat et les organismes ou établissements assurant une mission de service public.

Je le dis par avance : il aurait bien sûr été intéressant de faire figurer dans ce document les dépenses des collectivités ; mais si nous souhaitons en disposer au moment du débat budgétaire, nous devons nous limiter à ce qui est prévu dans notre amendement.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 610 est-il soutenu ?...

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 92 ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 92, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

**M. Robert Vizet.** Le groupe communiste vote contre.  
*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 257, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après le deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 12, un alinéa ainsi rédigé :

« Ce document retrace également l'effort d'investissement accompli par les collectivités territoriales en cofinancement de cet effort d'aménagement public, en spécifiant la nature des ressources mobilisées ».

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Cet amendement tend à poser la question de la répartition des charges d'investissement en matière d'aménagement du territoire telle qu'elle est illustrée dans la pratique de la décentralisation.

Le document créé par l'article 132 de la loi de finances de 1992 récapitule en effet uniquement les engagements financiers de l'Etat et ignore superbement les efforts accomplis en la matière par les collectivités locales, dont le rôle est pourtant déterminant.

Je ferai deux observations essentielles à ce propos. Tout d'abord, le document jaune qui nous a été transmis, il y a peu, par les services du ministère du budget fait état, pour 1995, d'une progression d'environ 5 milliards de francs des dotations budgétaires pour les différents ministères intéressés.

Faut-il en tirer la conclusion que le grand débat que nous menons ces jours-ci ne se traduira que par 5 milliards de francs de dépenses publiques et 2,15 milliards de francs de ressources affectées supplémentaires ? Finalement, cela ne modifierait pas grand-chose, surtout quand on considère que les collectivités locales vont perdre quelque 4,75 milliards de francs au titre de la prise en charge du RMI, 2,9 milliards de francs au titre de la compensation de taxe professionnelle ou que les contribuables locaux vont devoir acquitter 1,1 milliard de francs de frais d'émission des rôles.

Si tel devait être le cas, démonstration serait faite de l'absence de moyens réels nouveaux au regard de la volatilité affichée.

Ma deuxième observation porte sur le « jaune » qui concerne la dépense nationale en matière de protection de l'environnement et de gestion des ressources naturelles et qui - est-ce une malheureuse coïncidence ? - nous est parvenu concurremment avec le « jaune » de l'article 132.

Que peut-on y lire ? Que l'Etat va engager 10 411 millions de francs de dotations budgétaires pour sa politique environnementale, soit, tous ministères confondus, moins de 1 p. 100 du budget.

On peut encore y lire que les établissements chargés d'une mission de protection de l'environnement ou de gestion de ressources, singulièrement les agences de l'eau, vont engager des dépenses à concurrence de 12 397 millions de francs, sommes majorées, notamment, du fait de l'alourdissement de quelques taxes affectées, dont nous avons parlé lors du débat sur le projet de loi présenté par M. Barnier.

S'agissant des dépenses des collectivités locales, les chiffres laissés à notre disposition concernent les engagements des années 1991 et 1992.

Or les collectivités locales ont dépensé en 1992 plus de 55 milliards de francs pour la protection de l'environnement et près de 40 milliards de francs pour la gestion des ressources naturelles. Nous serions donc très étonnés qu'il en aille autrement en 1995, comme nous l'avons rappelé dans la discussion générale.

A la lumière de ces deux observations, il nous semble utile de prendre en compte les dépenses réelles d'investissement des collectivités locales en matière d'aménagement du territoire.

Le « jaune » de l'article 132 doit donc être complété par les éléments relatifs aux engagements des régions qui ont été pris aux termes des contrats de Plan, par les emprunts souscrits destinés à la prise en charge de telle ou telle dépense d'infrastructure et par les apports financiers directs pour telle ou telle décision d'aménagement.

Les investissements des collectivités locales, hors prise en charge de l'amortissement des emprunts, se sont en effet élevés, au cours de ces dernières années, à environ 170 ou 180 milliards de francs, soit deux fois plus que la somme des investissements civils de l'Etat.

Il est donc logique que la représentation nationale, et singulièrement notre assemblée, qui a vocation à représenter les élus locaux, soit informée de la réalité de la contribution des collectivités territoriales à la politique d'aménagement du territoire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** L'idée qui sous-tend l'amendement n° 257 est intéressante, mais elle ne peut faire l'objet d'une sorte d'annexe au budget de l'Etat. La commission est donc défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 257, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 258, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de compléter *in fine* le paragraphe II de l'article 12 par un alinéa ainsi rédigé :

« Il comporte une analyse de l'efficacité sociale des dépenses réalisées, au travers notamment de la définition d'indicateurs propres au domaine d'intervention de chaque fonds structurel communautaire. »

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Cet amendement tend à compléter l'information des parlementaires, au travers d'outils d'évaluations spécifiques, sur la mobilisation des moyens du budget communautaire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Pour les raisons déjà indiquées, la commission est défavorable à l'amendement n° 258.

En outre, l'expression retenue, « efficacité sociale », nous paraît trop restrictive ; le terme « évaluation » aurait été mieux adapté.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 258, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

Je mets aux voix l'article 12, modifié.

**M. Robert Vizet.** Le groupe communiste vote contre.  
*(L'article 12 est adopté.)*

### Article additionnel avant l'article 13

**M. le président.** Par amendement n° 455, MM. Leyzour, Minetti, Vizet et Renar, Mme Fost, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, avant l'article 13, un article additionnel ainsi rédigé :

« Les opérations de délocalisation entreprises en France vers tout autre pays, en cours à la date de promulgation de la loi, sont suspendues.

« Une taxe est instaurée sur les exportations de capitaux, modulable selon les objectifs poursuivis.

« Un fonds pour le développement des pays pauvres est constitué par une taxe sur les importations, également modulable selon les différentiels sociaux. »

La parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** La cause principale du chômage en France réside dans l'effondrement de nos emplois industriels : ils ont chuté de 1,7 million en vingt ans, ce qui représente une baisse de 23 p. 100.

Or l'emploi industriel génère quatre emplois de services et, réciproquement, le développement des grands réseaux de communication, des transports, de l'énergie et de l'information appelle une forte industrie d'équipement. Le développement des services publics dans leur ensemble exige lui aussi, parallèlement, celui de la production industrielle.

Nous avons donc besoin d'une véritable politique industrielle de développement et de maintien de nos activités.

Cette nécessité économique nous contraint à prendre des mesures rigoureuses contre les délocalisations en tant qu'exportation de nos capacités industrielles, financières et matérielles vers l'étranger.

En France, le processus de délocalisation est responsable de la disparition de centaines de milliers d'emplois. Des branches entières de nos productions sont en voie de liquidation. Voilà un an, les conséquences sur l'emploi étaient estimées à une perte de plus de 500 000 emplois, non seulement dans les industries à fort taux de main-d'œuvre, mais également dans les industries de pointe.

Je voudrais évoquer certaines conclusions du très intéressant rapport de M. Arthuis, publié en 1993, sur les délocalisations.

En ce qui concerne l'emploi, le rapport observe qu'en dépit de tous les arguments avancés par leurs décideurs les délocalisations accroissent globalement le chômage. Il laisse envisager qu'au minimum entre trois et cinq millions d'emplois sont directement menacés par le phénomène.

Il souligne encore que la recherche de la rentabilité sur la réduction de la rémunération et des prélèvements sociaux, première motivation de ces délocalisations, entame un cercle vicieux suicidaire pour notre économie et pour l'emploi. Les baisses de revenus qui découlent du chômage provoqué entraînent à leur tour une pression à la baisse des prix et à de nouvelles délocalisations. Il est donc urgent d'y mettre fin.

Une autre cause de ces transferts à l'étranger réside dans la dégradation massive des échanges commerciaux en raison d'un accroissement considérable de nos importations. Cette situation est, là encore, à la fois cause et conséquence.

Des accords de coopération fondés sur la souveraineté de chaque nation doivent être négociés. A l'heure de la révolution des technologies, de la communication, mais aussi du développement de la pauvreté, de la recrudescence de certaines maladies, l'ensemble des peuples aspirent à de telles coopérations internationales.

Arrêtons les véritables pillages des richesses des pays en voie de développement, la surexploitation de leur main-d'œuvre bon marché.

Des mesures nouvelles s'imposent.

Nous proposons d'instaurer une taxation des exportations de capitaux, diversifiée selon la motivation qui sous-tend cette exportation, renforcée notamment si elle vise à exploiter une main-d'œuvre à coût réduit.

Nous proposons également, dans le même esprit, de taxer plus fortement les importations de produits dont le faible coût provient d'une surexploitation des travailleurs d'autres pays. Je pense notamment au charbon, dont le Gouvernement autorise l'importation depuis la Colombie.

Dans l'attente de la mise en œuvre de ces dispositions, notre amendement prévoit, pour l'immédiat, de suspendre tout projet de délocalisation.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Si les délocalisations constituent un réel problème et supposent une réponse adaptée de l'Union européenne, d'une part, et de notre pays, d'autre part, ce n'est sans doute pas par ce type d'amendement que la question sera traitée ni, *a fortiori*, réglée. C'est la raison pour laquelle nous sommes défavorables à cet amendement.

En revanche, s'agissant du développement des pays pauvres - autre vrai problème, que traduit l'apparition de certaines pratiques culturelles dans les pays condamnés à la pauvreté du fait des prix extrêmement bas des matières premières - cela relève aussi de la responsabilité de la communauté internationale, notamment des pays les plus développés.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Défavorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 455, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

### Article 13

**M. le président.** « Art. 13. - A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds national d'aménagement et de développement du territoire, géré par un comité présidé par le Premier ministre, regroupe les crédits consacrés aux interventions pour l'aménagement du territoire, à la restructuration des zones minières, à la délocalisation des entreprises, à l'aide aux initiatives locales pour l'emploi, au développement de la montagne et à l'aménagement rural.

« Les crédits de ce fonds sont répartis par parts égales entre une section générale et une section locale à gestion déconcentrée.

« A l'occasion de la présentation du projet de loi de finances de l'année, un rapport sera fait au Parlement sur l'utilisation des crédits du fonds national d'aménagement et de développement du territoire. »

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** La mise en œuvre de la politique d'aménagement du territoire telle qu'elle est définie à l'article 1<sup>er</sup> du présent projet de loi suppose l'existence de moyens financiers spécifiques.

La création d'un fonds national d'aménagement et de développement du territoire, le FNDDT, répond à cette nécessité.

Ce fonds se distingue des financements publics existants ou pouvant être mobilisés par ailleurs du fait de trois caractéristiques principales.

Tout d'abord, le FNDDT se substitue à plusieurs fonds, dont la juxtaposition est apparue inadaptée.

Actuellement, six fonds sont inscrits au budget de l'aménagement du territoire : le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, le FIAT, le groupe interministériel pour la restructuration des zones minières, le GIRZOM, le fonds d'aide à la décentralisation, le FAD, le fonds régional d'aides aux initiatives locales pour l'emploi, le FRILE, le fonds d'intervention pour l'auto-

développement en montagne, le FIAM, et le fonds interministériel de développement et d'aménagement rural, le FIDAR.

L'enveloppe financière affectée à chacun d'entre eux ne permet pas au Gouvernement de dégager une marge de manœuvre suffisante pour mener à bien la politique qu'il convient désormais de mettre en application.

Le nouveau fonds national de développement du territoire ne comportera plus que deux chapitres : l'un relatif aux subventions de fonctionnement, l'autre relatif aux subventions d'équipement.

Ensuite, les règles d'utilisation du FNDDT rapprochent l'autorité administrative en charge de sa gestion du niveau pertinent de décision en matière d'aménagement du territoire ou de développement économique local. A ce titre, la moitié des crédits inscrits à ce fonds seront délégués au représentant de l'Etat dans la région ou dans le département.

Le FNDDT est donc un outil essentiel au service de la déconcentration : il permettra au représentant de l'Etat de mobiliser des ressources en disposant de moyens suffisants pour pouvoir répondre efficacement aux initiatives prises à l'échelon local, départemental ou régional.

Enfin, le FNDDT a vocation à être mobilisé en complément des financements publics évoqués à l'article 12, paragraphe I, et, prioritairement, au profit des espaces les plus sensibles.

Il intervient donc à titre principal pour financer des mesures complémentaires à celles qui sont prévues au schéma national de développement du territoire et dont le Gouvernement, compte tenu des circonstances, juge la mise en œuvre souhaitable pour la réalisation de sa politique.

Le fonds sera mobilisé prioritairement au profit des espaces sensibles : montagne, territoires ruraux de développement prioritaire, littoral. Cette priorité commandera, notamment, la clé de répartition entre régions de la part des crédits déconcentrés.

**M. le président.** Sur l'article 13, je suis saisi de dix amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 259 est présenté par MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté.

L'amendement n° 404 est déposé par MM. Estier, Aubert Garcia, Charmant, Chervy, Courteau et Delfau, Mme Durrieu, MM. Hugué, Mauroy et Régnauld, les membres du groupe socialiste, apparenté et rattachés.

Tous deux tendent à supprimer l'article 13.

Par amendement n° 465 rectifié, MM. Lambert et Moinard proposent, dans le premier alinéa de l'article 13, après les mots : « présidé par le Premier ministre », d'insérer les mots : « et dont sont membres les principales organisations représentatives des communes urbaines et rurales et des groupements de communes. »

Par amendement n° 287 rectifié, MM. Faure, Althapé, Authié, Besse, Besson, Paul Blanc, Bony, Bouvier et Descours, Mme Durrieu, MM. Jourdain, Lesbros, Miquel, Mouly, Peyrafitte, Rigaudière, Louis-Ferdinand de Rocca Serra, Tardy, Vallon et Gouteyron proposent de compléter *in fine* le premier alinéa de l'article 13 par deux phrases ainsi rédigées : « Une partie de ce fonds unique est réservée aux zones affectées d'importants handicaps géographiques et sociaux. Elle ne peut être inférieure, lors de la première année de répartition, au montant perçu l'année précédente par ces zones. »

Par amendement n° 536 rectifié, MM. Delevoye et Paul Girod proposent d'insérer, après le premier alinéa de l'article 13, un alinéa ainsi rédigé :

« Le comité créé à l'alinéa précédent est composé de quatre représentants du Parlement, six représentants des collectivités territoriales et dix représentants des administrations concernées. Un décret précise les modalités d'application du présent alinéa. »

Par amendement n° 586 rectifié, le Gouvernement propose, dans le deuxième alinéa de l'article 13, de supprimer les mots : « par parts égales ».

Par amendement n° 524, M. Hamel propose de compléter le deuxième alinéa de l'article 13 par les mots : « au niveau régional ».

Par amendement n° 494, MM. de Catuelan, Huchon, Moinard et Machet proposent d'insérer, après le deuxième alinéa de l'article 13, un alinéa ainsi rédigé :

« Le Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire est consulté sur les objectifs, les domaines et les priorités d'intervention ainsi que les critères d'utilisation du fonds, ceux-ci sont déterminés en référence au schéma national de développement du territoire, pour la section générale du fonds géré au niveau national. Il en est de même de la conférence régionale de l'aménagement et du développement du territoire, pour la section locale du fonds à gestion déconcentrée. »

Par amendement n° 495, MM. de Catuelan, Huchon, Moinard et Machet proposent de compléter *in fine* l'article 13 par un alinéa ainsi rédigé :

« Jusqu'à l'expiration du XI<sup>e</sup> Plan, les enveloppes financières engagées dans les contrats de plan au titre des crédits regroupés dans le fonds national d'aménagement et de développement du territoire ne peuvent être modifiées. »

Par amendement n° 496, MM. de Catuelan, Huchon, Moinard et Machet proposent de compléter *in fine* l'article 13 par un alinéa ainsi rédigé :

« Les modalités d'application du présent article sont déterminées par un décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. Vizet, pour présenter l'amendement n° 259.

**M. Robert Vizet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avec cet amendement tendant à supprimer l'article 13, notre groupe tend à marquer son opposition à une mesure qui conduira immanquablement à dessaisir l'Etat de ses responsabilités en matière de réparation des inégalités de développement du territoire. D'ailleurs, les termes de l'article sont d'un flou soigneusement entretenu quant aux conditions générales de mise en œuvre des moyens du futur fonds national d'aménagement et de développement du territoire.

L'ensemble des crédits mutualisés dans ce fonds recouvrent des domaines d'intervention si différents que tout laisse à craindre de douloureuses remises en cause des engagements antérieurs concernant chacun des anciens fonds.

Sous prétexte d'améliorer la lisibilité budgétaire, tout conduit, en fait, à accroître les dangers d'une utilisation sélective et inopportune de fonds publics. D'autant que la lecture fort instructive des crédits d'aménagement du territoire inscrits au budget de l'Etat, et plus spécifiquement du ministère de l'intérieur, est du plus grand intérêt.

Au chapitre des interventions publiques, le montant des aides comprises dans le champ du fonds national atteint un peu plus de 409 millions de francs, soit une hausse de 49 millions de francs sur 1994.

Mais, au chapitre des subventions d'investissement – il s'agit du titre VI du budget – la balance globale indique une baisse de 120 millions de francs des crédits inscrits, la hausse des moyens du fonds national ne compensant pas la baisse des aides à la localisation des activités créatrices d'emplois.

Cette observation vaut d'ailleurs pour l'ensemble des concours de la politique nationale d'aménagement du territoire dont nous venons de parler à l'article 12 et dont la progression est bien inférieure aux charges nouvelles transférées aux collectivités locales par la loi de finances.

Les 4,2 milliards de francs de majoration des crédits concernés ne couvrent même pas l'imputation de 25 p. 100 des coûts de financement du RMI qui est inscrite dans la loi de finances.

Pour en revenir au fonds national d'aménagement et de développement du territoire, soulignons ici à nouveau son caractère opaque, la distribution des aides étant totalement conditionnée par les seules directives émanant du pouvoir exécutif, au détriment de toute recherche d'efficacité qui résulterait d'une concertation ouverte avec les élus des régions d'utilisation des fonds.

Relevons également le problème posé par la mutualisation du fonds, qui tend à favoriser telle ou telle dépense au détriment de telle ou telle autre.

Il est, en effet, évident que le souci principal du Gouvernement sera de financer les opérations de délocalisation des emplois ou des services publics avant, par exemple, la relance économique des zones minières ou l'aménagement rural. Pourtant, que de besoins !

J'invite notre assemblée à réfléchir sur les 18 p. 100 de chômeurs de la région de Lens-Liévin, sur les 20 p. 100 de chômeurs du Douaisis, ou sur les plus récentes évolutions démographiques des zones rurales en difficulté, où le taux de chômage est régulièrement corrigé du solde migratoire négatif de ces régions, le départ des jeunes actifs étant déterminant dans la construction de celui-ci.

Tout laisse à craindre que le fonds national d'aménagement et de développement du territoire ne servira que d'outil de manipulation par l'Etat des légitimes aspirations des habitants de notre pays en la matière.

Dès lors que son utilisation n'est ni transparente ni équilibrée, les engagements du fonds se retourneront contre les besoins d'un développement harmonieux du pays.

On ne réglera jamais les difficultés de ce pays en déshabillant Paul pour habiller Jacques et le Gouvernement ne nous fera jamais prendre le principe des vases communicants pour une option politique indépassable.

C'est pourtant ce que prévoit l'article 13, et c'est la raison pour laquelle nous en souhaitons la suppression.

**M. le président.** La parole est à M. Aubert Garcia, pour défendre l'amendement n° 404.

**M. Aubert Garcia.** L'article 13 du projet de loi prévoit le regroupement des crédits d'intervention des six fonds d'aménagement du territoire – FIAT, GIRZOM, FAD, FIDAR, FRILE et FIAM – en un fonds unique : le fonds national d'aménagement et de développement du territoire.

Bien que soit prévue la présentation d'un rapport au Parlement sur l'utilisation des crédits de ce fonds, la fusion des six fonds comporte des risques, qu'il apparaît dangereux de prendre en cette période.

Force nous est de constater, en effet, que le budget de l'aménagement du territoire baisse de 2,35 p. 100 en autorisations de programme et de 5,2 p. 100 en crédits de paiement.

Nous dressons le même constat pour l'ensemble des crédits qui sont affectés à l'aménagement du territoire dans le budget de l'Etat : s'ils connaissent une petite augmentation en crédits de paiement, ils diminuent en autorisations de programme, ce qui laisse mal présager de l'avenir.

Qui plus est, l'augmentation des crédits alloués à ce nouveau fonds ne compense pas la diminution des crédits de la prime d'aménagement du territoire : ces derniers sont à 583 millions de francs en autorisations de programme et de 343 millions de francs en crédits de paiement. La justification du Gouvernement, à savoir la sous-consommation des crédits, ne nous semble pas recevable.

Si la conjoncture économique peut expliquer cette sous-consommation, que se passera-t-il si la conjoncture s'améliore ? Apparemment, le Gouvernement ne semble pas avoir une grande confiance dans la reprise, puisqu'il refuse de l'accompagner en maintenant à un niveau décent les crédits de la prime d'aménagement du territoire.

Pourtant, seules les petites et moyennes entreprises sont créatrices d'emplois. Il est étrange que l'on choisisse de réduire cette aide si reprise il y a ; du fait de la conjoncture, les demandes de la prime d'aménagement du territoire devraient augmenter. Il y a là une grave carence.

Globaliser ces fonds revient, par ailleurs, à nier la spécificité, l'utilité de chacun d'eux et le bien-fondé des politiques sectorielles d'aménagement du territoire. Qui plus est, c'est porter atteinte à l'une des missions du Parlement, qui contrôlera l'utilisation des crédits du fonds national non pas *a priori*,...

**M. Marcel Charmant.** Eh oui !

**M. Aubert Garcia.** ... mais *a posteriori*, lors de la remise du rapport.

Voilà pourquoi nous proposons de supprimer cet article. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées socialistes.*)

**M. le président.** La parole est à M. Moinard, pour défendre l'amendement n° 465 rectifié.

**M. Louis Moinard.** Dans la logique du projet de loi, il paraît indispensable d'associer les collectivités territoriales, à l'instar de la pratique déjà suivie pour les comités des finances locales, par exemple.

Il convient donc d'éviter la mise en place d'une structure technocratique contrôlée par les administrations centrales.

**M. le président.** La parole est à M. Gouteyron, pour défendre l'amendement n° 287 rectifié.

**M. Adrien Gouteyron.** A l'origine, je ne faisais pas partie des signataires de cet amendement. J'ai néanmoins souhaité qu'il soit défendu et qu'il donne lieu à un débat.

Monsieur le ministre d'Etat, cet amendement n'est absolument pas l'expression d'un égoïsme. Il tend, en quelque sorte, à accorder un droit aux zones les plus fragiles.

C'est l'expression non pas d'un égoïsme, mais d'une crainte. Les signataires de cet amendement redoutent en effet que les régions les plus dynamiques, celles qui auront forcément le plus de projets, ne se voient octroyer la plus grande partie des crédits disponibles de ce fonds.

Or, certains des fonds qui sont maintenant englobés dans ce fonds unique allaient à des zones fragiles. L'amendement n° 287 rectifié tend donc à prévoir qu'une partie des crédits du fonds national leur sera réservée. Les

zones fragiles ne pourront percevoir, la première année de répartition des crédits de ce fonds, un montant inférieur à celui de l'année précédente.

Il me paraît normal que, dans cette enceinte, s'exprime une telle crainte. Monsieur le ministre d'Etat, je vous demande de m'assurer que ces zones ne seront pas oubliées et que, au contraire, elles bénéficieront d'une attention tout à fait particulière.

**M. le président.** L'amendement n° 536 rectifié est-il soutenu ?...

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour défendre l'amendement n° 586 rectifié.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, ainsi que je l'ai dit en présentant l'article, regroupe plusieurs fonds interministériels. Ceux-ci sont en partie contractualisés, si bien que la moitié du Fonds national devra être déconcentrée pour répondre aux engagements de l'Etat dans les contrats de plan Etat-région.

Afin de respecter l'esprit du projet de loi, qui vise à transférer une part plus large des compétences de l'Etat à l'échelon local, il convient de donner à ce niveau les moyens correspondant à ce surcroît de compétences.

C'est pourquoi cet amendement tend à la déconcentration de plus de la moitié des crédits du fonds et, par voie de conséquence, à la suppression des mots « par parts égales » qui aboutiraient au résultat inverse de celui que nous recherchons les uns et les autres.

**M. le président.** La parole est à M. Hamel, pour défendre l'amendement n° 524.

**M. Emmanuel Hamel.** Cet amendement tend à préciser que les crédits du fonds national sont répartis entre une section générale et une section locale à gestion déconcentrée au niveau régional.

**M. le président.** La parole est à M. de Catuelan, pour défendre les amendements n° 494, 495 et 496.

**M. Louis de Catuelan.** Par l'amendement n° 494, nous affirmons que, à l'occasion d'une refonte générale des fonds, il est indispensable de redéfinir les objectifs.

L'amendement n° 495 traite des contrats de plan. Ceux-ci assurent une certaine sécurité aux investissements de l'Etat prévus au titre de l'aménagement du territoire et du développement régional et local qu'il est indispensable de préserver.

Enfin, l'amendement n° 496 tend à préciser que les modalités de gestion des crédits budgétaires sont déterminées par le pouvoir réglementaire.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 259, 404, 465 rectifié, 287 rectifié, 586 rectifié, 524, 494, 495 et 496 ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, la commission spéciale est favorable au regroupement des fonds.

Elle est également favorable à la simplification de la gestion qui est proposée par l'instauration d'un comité interministériel unique et d'une gestion déconcentrée. Elle tient toutefois à rappeler à la Haute Assemblée qu'il s'agit là d'un fonds d'Etat, et qu'un certain nombre des réponses de la commission spéciale obéiront au principe selon lequel, pour les fonds de l'Etat, il doit y avoir concertation avec les collectivités territoriales, mais maintien de la responsabilité de l'Etat. Nous ne souhaitons pas que les fonds des collectivités territoriales fassent l'objet



de contrôles de la part de l'Etat. Alors, respectons à l'égard de l'Etat le principe que nous demandons à ce dernier d'appliquer envers les collectivités locales.

**M. Michel Charasse.** Très bonne précision !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission spéciale émet un avis défavorable sur les amendements identiques n° 259 et 404, car elle tient au principe de la ligne budgétaire unique.

Elle émet également un avis défavorable sur l'amendement n° 465 rectifié mais je me suis déjà expliqué sur la responsabilité de l'exécutif.

S'agissant de l'amendement n° 287 rectifié, j'ai cru percevoir dans les propos de M. Gouteyron que ce fonds lui semblait plutôt destiné aux zones en difficulté. Je pense que tel est en effet le principe.

J'attends donc que le Gouvernement confirme à M. Adrien Gouteyron, ainsi qu'à nos collègues élus de zones en difficulté, que ce fonds unique est davantage destiné aux régions défavorisées que, par exemple, au sud du département des Yvelines encore que, monsieur le ministre d'Etat - j'en prends à témoin M. de Catuelan - le sud de ce département pourrait avoir certains projets... *(Rires sur les travées de l'Union centriste.)*

La commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 586 rectifié.

S'agissant de l'amendement n° 524, monsieur Hamel, si la commission spéciale a souhaité une gestion déconcentrée au niveau du préfet de région, c'est en raison d'un risque d'éparpillement. Or, le rôle de l'Etat est aussi d'agir de manière forte ; la conférence administrative régionale devrait permettre une gestion régionale de ce fonds, sous la responsabilité de l'Etat, dans le cadre de la concertation que nous avons prévue.

Par conséquent, monsieur Hamel, je pense que si M. le ministre d'Etat vous apportait une confirmation quant à la conférence administrative régionale, vous pourriez alors retirer cet amendement.

**M. Emmanuel Hamel.** J'attends sa confirmation !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Quant à l'amendement n° 494, je souhaiterais que M. de Catuelan accepte de le retirer. Le Conseil national d'aménagement et de développement du territoire peut se saisir de toute question, et donc de celle-là.

L'amendement n° 495 apporte une précision inutile. Par conséquent, la commission spéciale souhaite aussi son retrait.

Monsieur le ministre d'Etat, une inquiétude s'est manifestée en commission : un certain nombre de communes, notamment les communes minières et les communes de montagne, qui ont une surface importante ou qui connaissent des problèmes très spécifiques, doivent recevoir la garantie que les politiques conduites antérieurement en leur faveur seront poursuivies dans les mêmes conditions, voire renforcées. Mais je suis certain, monsieur le ministre d'Etat, que vous leur apporterez cette garantie puisque, dans le projet de loi de finances pour 1995, ce fonds est déjà renforcé au plan financier d'au moins 20 p.100. Cela méritait d'être souligné par la commission spéciale.

Quant à l'amendement n° 496, la commission spéciale souhaite qu'il soit retiré ; s'il n'en allait pas ainsi, elle émettrait alors un avis défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 259, 404, 465 rectifié, 287 rectifié, 524, 494, 495 et 496 ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Sur tous ces amendements, le Gouvernement a exactement la même position que la commission.

Il rappelle qu'il recherche, au travers de la création de ce fonds unique, à rassembler plus de moyens et à disposer d'une capacité de soutien plus grande pour les zones les plus défavorisées.

Il rassure donc M. Gouteyron et M. le rapporteur : les crédits actuellement attribués aux zones en difficulté par les différents fonds regroupés seront naturellement maintenus.

Par conséquent, en faisant siennes les explications fournies par M. le rapporteur, le Gouvernement émet un avis défavorable sur les amendements n° 259, 404 et 465 rectifié.

Il souhaite le retrait de l'amendement n° 287 rectifié. A défaut, il s'en remettrait à la sagesse du Sénat.

Le Gouvernement émet un avis favorable sur l'amendement n° 524 de M. Hamel.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission spéciale aussi, finalement !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** C'est en effet un amendement important.

Le Gouvernement émet un avis défavorable sur l'amendement n° 494, pour les raisons données tout à l'heure par M. le rapporteur.

Enfin, le Gouvernement souhaite le retrait des amendements n° 495 et 496.

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

Je mets aux voix les amendements identiques n° 259 et 404, repoussés par la commission et par le Gouvernement.

*(Les amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** L'amendement n° 465 rectifié est-il maintenu, monsieur Moinard ?

**M. Louis Moinard.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 465 rectifié est retiré.

L'amendement n° 287 rectifié est-il maintenu, monsieur Gouteyron ?

**M. Adrien Gouteyron.** Je réponds à l'appel qui m'a été lancé, monsieur le président, car je n'ai pas le goût de la défaite.

Je tiens à dire à M. le ministre d'Etat et à M. le rapporteur que les propos qu'ils ont tenus sont importants. En effet, voilà quelques jours à peine, se tenait en Lozère la réunion des élus de montagne. L'un des thèmes majeurs qu'y ont évoqués les différents intervenants fut précisément la crainte que j'ai exprimée tout à l'heure.

Pour vous, cela semble évident, monsieur le ministre d'Etat le fonds de développement ira à ces zones ; mais je crois qu'il était important de préciser ce point dans cette enceinte. En tout cas, je suis heureux que vous ayez confirmé cette volonté et, croyez-le bien, je diffuserai votre propos, monsieur le ministre d'Etat !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Vous pouvez le faire !

**M. Marcel Charmant.** Il vaudrait mieux diffuser des fonds que les propos du ministre !

**M. Adrien Gouteyron.** Quant à M. le rapporteur, je me réjouis que sa préoccupation naturelle pour le sud des Yvelines ne l'empêche pas de porter quelque attention à d'autres départements, certes moins riches, certes moins opulents, mais tout aussi intéressants.

**M. Emmanuel Hamel.** La Haute-Loire, notamment !  
(*Sourires.*)

**M. le président.** La Haute-Loire étant située au sud des Yvelines, vous êtes de toute façon satisfait, monsieur Gouteyron ! (*Nouveaux sourires.*)

L'amendement n° 287 rectifié est retiré.

Je vais mettre aux voix l'amendement n° 586 rectifié.

**M. Michel Charasse.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Michel Charasse.** Contrairement à ce que peuvent penser certains de mes collègues, et peut-être même certains de mes amis, je crois que le regroupement des fonds est plutôt une bonne chose quand ces derniers deviennent trop nombreux et qu'on ne sait vraiment plus de quoi il s'agit, qui gère quoi, à quoi correspond telle ou telle cagnotte.

Je veux rassurer ceux qui ont souhaité supprimer cet article et je vais peut-être désespérer, ce faisant, M. le ministre d'Etat j'espère - il ne m'en voudra pas - on va regrouper ces fonds et, demain. On en créera d'autres, mais, cela fait partie du mouvement naturel selon lequel il se trouvera toujours une administration pour demander au Gouvernement un petit fonds d'intervention : pas grand-chose... une dizaine de millions de francs... pour des interventions ponctuelles... parce que cela serait utile...

Pour l'instant, avec l'article 13, nous nous livrons à une opération de nettoyage, qui n'empêchera pas le retour de la maladie mais qu'il faut faire de temps en temps. Je souhaite simplement que M. le ministre d'Etat soit vigilant pour qu'on ne rétablisse pas trop vite d'autres fonds, qui ponctionneraient le fonds unique qu'il est en train de créer.

Par ailleurs, j'ai bien écouté - comme je le fais toujours - ce que vient de dire M. le rapporteur sur la gestion déconcentrée du fonds. Je ne souhaite pas qu'il ressorte des travaux préparatoires de la loi que la gestion déconcentrée sera assurée dans tous les cas par le préfet de région. Il faut laisser à l'Etat le soin de désigner l'échelon auquel elle sera assurée ! Il peut y avoir des cas où un seul département est concerné par une seule action et où il n'est pas nécessaire de passer par le préfet de région ! On peut alors passer directement par le préfet du département.

Comme la loi ne le précise pas, n'encombrons pas les travaux préparatoires en donnant le sentiment que nous nous prononçons pour le préfet de région et pour la conférence administrative régionale, qui est, de surcroît, une procédure assez lourde. Dans la mesure où l'on peut éviter à la conférence de siéger toute une matinée pour distribuer 30 000 ou 40 000 francs - parce que c'est de cela qu'il s'agit - il ne faut pas se gêner.

Enfin, je suis totalement favorable à l'amendement du Gouvernement tendant à supprimer le partage « 50-50 ». Après tout, il revient au comité de gestion du fonds, qui se réunira sous l'autorité du Premier ministre, de définir la part des crédits d'Etat et la part des crédits déconcentrés. Ce n'est pas forcément 50-50 il faut de la souplesse : certaines années, les crédits déconcentrés seront supérieurs à 50 p. 100, d'autres années, ils pourront être inférieurs. Tout cela dépend de la politique que l'Etat voudra mener pour la gestion du fonds.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 586 rectifié, accepté par la commission.

(*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 524, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. Emmanuel Hamel.** Excellent !

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 494.

**M. Louis de Catuelan.** Je demande la parole.

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

**M. Louis de Catuelan.** Monsieur le président, je retire mes amendements n° 494, 495 et 496 : je m'incline devant la compétence ! Nous pourrions d'ailleurs peut-être y revenir cet après-midi...

**M. le président.** Les amendements n° 494, 495 et 496 sont retirés.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 13, modifié.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

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° 20 :

Nombre de votants .....	317
Nombre de suffrages exprimés .....	313
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	157
Pour l'adoption .....	232
Contre .....	81

Le Sénat a adopté.

#### Article 14

**M. le président.** « Art. 14. - I. - Un fonds de péréquation des transports aériens concourt à assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Ses ressources sont redistribuées aux compagnies aériennes assurant ces dessertes dans des conditions définies par décret.

« II. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 302 *bis* Z ainsi rédigé :

« Art. 302 *bis* Z. - A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, il est institué une taxe due par les entreprises de transport public aérien sur le nombre de passagers embarquant dans les aéroports situés en France continentale, quelle que soit leur destination.

« Le tarif de cette taxe est de 4 F par passager.

« Les règles de déclaration, paiement, contrôle, sanctions, recouvrement et contentieux applicables à cette taxe sont celles prévues à l'article 302 *bis* K du code général des impôts.

« Cette taxe s'ajoute aux prix demandés. »

Sur l'article, la parole est à M. Vizet.

**M. Robert Vizet.** Avec les articles 14 et 15 du projet de loi, nous sommes en présence de la création de deux nouvelles ressources affectées destinées *a priori* à faire face à



des investissements majeurs en matière d'infrastructures de transport, lesquelles procèdent pourtant naturellement des compétences du budget général.

Le projet de loi de finances pour 1995 entérine d'ailleurs le montant des taxes que créent les articles 14 et 15. Il s'agit, en l'occurrence, d'un montant de 150 millions de francs pour la taxe de péréquation des transports aériens et de 2 milliards de francs pour la taxe perçue au bénéfice du développement des transports terrestres.

Ces montants sont à rapprocher des orientations générales du budget du ministère des transports, et singulièrement des dépenses inscrites dans le cadre de la direction des routes, qui ont encore baissé cette année pour s'établir à 7,1 milliards de francs, soit une baisse de près de 500 millions de francs sur les crédits de paiement de 1994, alors même que cette dotation avait déjà baissé cette année dans d'importantes proportions par rapport à celle de 1993.

On doit, dès lors, s'interroger sur ce qui motive la mise en place de telle ou telle ressource affectée.

Il s'agit fondamentalement de faire face à un besoin que l'Etat se refuse d'assumer dans le cadre de l'action budgétaire.

Nous connaissons tous la persistance de zones du territoire demeurant enclavées, et les problèmes que pose la fermeture de telle ou telle liaison aérienne non rentable ou de telle desserte ferroviaire en direction d'une région à faible clientèle potentielle.

Nous avons longuement débattu ici des schémas d'organisation des transports et des communications, qui posent de façon récurrente les problèmes de la qualité de la voirie de desserte, de la fermeture de gares SNCF, du développement des transports fluviaux ou encore des alternatives au « tout autoroute ».

Doit-on répondre à ces attentes en ponctionnant un peu plus la consommation et les usagers des infrastructures et des transports existants ? Nous ne le pensons pas.

Nous estimons que la mise en place de telles ressources affectées, même si elle présente le caractère séduisant d'une forme de péréquation entre les divers modes de transport, pose des questions de fond.

D'abord, elle ouvre une brèche dans la régularité budgétaire de l'intervention de l'Etat dans son strict domaine de compétences. Elle permet d'envisager une débudgétisation accélérée de telle ou telle politique d'investissement civil, allant de pair avec la débudgétisation à terme des emplois publics qui y sont rattachés. Je pense notamment aux agents des directions départementales de l'équipement.

La question de la transparence de l'utilisation des ressources affectées est également clairement posée. En effet, le compte spécial du Trésor n° 902-26, qui recouvre les moyens du fonds de développement des transports terrestres, enregistre 2 milliards de francs de recettes en 1995, mais seulement 993 millions de francs d'engagements financiers fermes. Mieux, il entérine la débudgétisation de l'essentiel des dépenses affectées au développement des voies navigables, liée à la transformation de Voies navigables de France en établissement public, malgré la récente loi dont nous avons débattu au printemps sur le sujet.

Les fonds que l'on nous propose de créer vont-ils avoir la même destinée que la légendaire vignette de M. Ramadier, que le fonds national de développement du sport, dont les clubs ne voient jamais la couleur, ou que la taxe perçue au profit du fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France, qui, censé favoriser le logement des fonc-

tionnaires et le développement des transports collectifs en région parisienne, présente un bilan comptable dans lequel les sommes disponibles équivalent à une année et demie de perception de la taxe ?

Que deviendront, dans ce contexte et avec de telles modalités de gestion, les moyens nécessaires à la modernisation du réseau routier, à l'amélioration et à la démocratisation du transport aérien, au développement des transports ferrés de voyageurs et de marchandises, à la nécessaire intermodalité des différents réseaux ?

Il deviendront sujets à des réductions imprévisibles, résultant de l'incertitude des financements et des objectifs inavoués du ministère du budget, à savoir la réduction du déficit du budget général par tous les artifices possibles et imaginables, et le solde des opérations des comptes spéciaux est un exemple bien connu.

Pour terminer, comment ne pas voir, derrière ce dispositif, une nouvelle manière d'organiser l'action de l'Etat et d'augmenter les prélèvements sur les usagers afin de mieux parvenir à satisfaire les trop fameux critères de convergence imposés par le traité de Maastricht ?

Voilà donc, clairement exposées, les raisons qui nous conduisent à rejeter les articles 14 et 15 de ce projet de loi.

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

**Hélène Luc.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, au cours de la discussion générale, mon ami Ivan Renar a abordé de façon pertinente, et dans sa globalité, la question du rapport qui existe entre les transports et l'aménagement du territoire. Il a notamment démontré à quel point la politique de déréglementation mise en œuvre par l'Acte unique et le traité de Maastricht était préjudiciable à l'ensemble du secteur des transports, qui, pourtant, constitue une activité structurante de l'économie du pays et de l'aménagement du territoire.

Le transport aérien intérieur, hélas ! fait l'objet d'un traitement mineur dans ce projet de loi. Seul l'article 14 l'évoque, pour instaurer une taxe supplémentaire destinée à pallier les conséquences négatives de la déréglementation sur notre réseau intérieur.

Cette disposition ne résoudra en rien les problèmes de fond. On était donc en droit d'attendre d'autres dispositions d'envergure dans le titre IV, qui concerne le développement économique du pays. Mais il fait silence sur cette question.

En effet, notre compagnie nationale traverse une crise aiguë. De nombreuses erreurs et fautes graves ont été commises ; de nombreuses soumissions mettant en cause la souveraineté de notre pays ont caractérisé et continuent à caractériser les politiques gouvernementales dans ce domaine.

Pourtant, l'avion a aujourd'hui vocation à devenir l'un des moyens de communication les plus formidables qui soient, permettant des échanges humains et matériels dans des conditions inégalées de rapidité, de régularité, de sécurité, de non-pollution - j'y insiste - et non-nuisance pour les populations riveraines offrant et une accessibilité au plus grand nombre de personnes.

C'est dire si nous disposons là d'un outil qui pourrait être encore plus au service de l'homme et de l'économie, et d'une irrigation harmonieuse de notre territoire.

L'histoire d'Air Inter, qui dispose d'un potentiel technique et humain de tout premier ordre, montre qu'est possible une couverture équilibrée de notre pays sur des critères de service public, avec une péréquation entre

ignes rentables fréquentées et lignes moins fréquentées assurant, jusqu'à présent, l'équilibre financier de la compagnie.

Or, en engageant notre pays dans cette déréglementation sans limite, engendrée par l'Acte unique, que seuls les groupes communistes de l'Assemblée nationale, du Sénat et du Parlement européen n'ont pas voté, et par le traité de Maastricht, que nous n'avons pas ratifié non plus, en ouvrant le ciel français à la concurrence sauvage et aux compagnies prédatrices étrangères, animées par le seul souci de la rentabilité financière qu'assurent les créneaux les plus porteurs, et qui, mues par cette logique infernale, luttent à couteaux tirés contre la concurrence, c'est tout cet équilibre, c'est toute cette harmonie qui se trouvent brisés année après année, quasiment jour après jour.

Les exemples abondent. Il est démontré que de tels choix n'aboutissent qu'à des gâchis. Tout le monde est perdant : l'usager perd l'illusion du gain sur le court terme ; les personnels, les riverains, sont victimes des nuisances provoquées par la multiplication des mouvements superflus.

Il faut absolument et immédiatement enrayer ce processus et engager le grand débat national qu'avec l'ensemble des partenaires du transport aérien les sénateurs communistes et apparentés demandent depuis plusieurs années, comme ils vous demandent, avec de très nombreux élus, associations ou syndicats de personnels, un moratoire suspendant toute nouvelle mesure de déréglementation, telle que celle que le Gouvernement veut instaurer à l'article 14.

J'ai pensé que M. le ministre des transports allait me répondre, mais il n'est pas là. Monsieur le ministre d'État, je regrette beaucoup son absence, car nous n'avons jamais eu ce débat national sur les transports aériens que nous demandions, et c'était l'occasion aujourd'hui de l'ouvrir.

**M. Robert Vizet.** Très bien !

**M. Charles Pasqua, ministre d'État.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre d'État.

**M. Charles Pasqua, ministre d'État.** J'interviendrai très succinctement pour rappeler que l'objectif du fonds est de faciliter la réalisation des liaisons aériennes qui sont indispensables à l'aménagement du territoire, notamment de celles qui relient Paris aux départements les moins peuplés. Ces liaisons sont généralement déficitaires et à la charge des collectivités concernées. Les subventions aux lignes seront attribuées après un appel d'offres permettant de respecter les règles de concurrence européennes.

C'est donc le principe de la solidarité nationale que nous mettons en œuvre. Il permettra de financer ces lignes, dont l'existence est indispensable au développement du territoire.

**M. le président.** Sur l'article 14, je suis saisi de quatre amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 260, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer l'article 14.

Par amendement n° 261, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit cet article :

« Dès la promulgation de la présente loi, le Gouvernement agira au niveau international et notamment en direction des États-Unis d'Amérique et des pays membres de l'Union européenne pour lutter contre la déréglementation aérienne et ainsi améliorer les conditions de sécurité du transport aérien, réduire les nuisances qu'il occasionne, rationaliser les flux de trafic en fonction des critères d'égalité d'accès propres au service public et développer entre les opérateurs, les coopérations au lieu de la concurrence. »

Par amendement n° 94, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent de rédiger comme suit l'article 14 :

« I. - Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds de péréquation des transports aériens, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports. Ce fonds concourt à assurer l'équilibre des dessertes aériennes intérieures réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Ses ressources sont redistribuées aux compagnies aériennes assurant ces dessertes dans des conditions définies par décret.

« Ce fond est géré dans des conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du parlement, trois représentants des collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« La gestion du fonds devra tenir compte des orientations des schémas directeurs nationaux des infrastructures de transport à compter de leur publication.

« II. - Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les entreprises de transport aérien sur le nombre de passagers embarquant dans les aéroports situés en France continentale, quelle que soit leur destination.

« Le tarif de cette taxe est de 4 francs par passager.

« Les règles de déclaration, paiement, contrôle, sanctions, recouvrement et contentieux applicables à cette taxe sont celles prévues à l'article 302 bis K du code général des impôts.

« Cette taxe s'ajoute aux prix demandés. »

Cet amendement est assorti de sept sous-amendements. Les trois premiers sont identiques.

Le sous-amendement n° 159 rectifié *bis* est présenté par MM. Cartigny, Girod, Lesein, Collard et Roger.

Le sous-amendement n° 354 rectifié est présenté par MM. Barbier et de Cossé-Brissac et Mme Heinis.

Le sous-amendement n° 498 rectifié est présenté par MM. de Catuelan et Moinard.

Ces trois sous-amendements tendent, dans la deuxième phrase du premier alinéa du paragraphe I de l'amendement n° 94, après les mots : « dessertes aériennes intérieures », à insérer les mots : « à la France continentale ».

Les quatre sous-amendements suivants sont également identiques.

Le sous-amendement n° 160 rectifié *bis* est présenté par MM. Cartigny et Lesein.

Le sous-amendement n° 355 rectifié, est présenté par MM. Barbier et de Cossé-Brissac et Mme Heinis.

Le sous-amendement n° 469 rectifié est présenté par MM. Vinçon, Hammann et Pluchet.

Le sous-amendement n° 497 rectifié est présenté par M. de Catuelan.

Ces quatre sous-amendements visent, dans le deuxième alinéa du paragraphe II du texte proposé par l'amendement n° 94, à remplacer les mots : « 4 francs » par les mots : « 2 francs ».

Par amendement n° 468 rectifié, MM. Vinçon, Hammann et Pluchet proposent, dans la première phrase du premier alinéa de l'article 14, après les mots : « dessertes aériennes », d'insérer les mots : « intérieures à la France continentale ».

La parole est à M. Vizet, pour défendre l'amendement n° 260.

**M. Robert Vizet.** J'ai rappelé dans mon intervention sur l'article l'originalité et l'efficacité de l'organisation de notre transport aérien intérieur, dès lors qu'il est pleinement maîtrisé par la communauté nationale et qu'il s'inscrit dans une logique où prévaut la mission de service public et non la course à la rentabilité à court terme et la soumission à la loi de l'ultralibéralisme et de la déréglementation.

Entre autres résultats, cette organisation a permis l'amorce d'une démocratisation du transport aérien, en faisant passer de 4 p. 100 à 16 p. 100 la proportion d'habitants de notre pays qui prennent l'avion, ce qui demeure encore nettement insuffisant et met donc en évidence les grandes potentialités de développement dans ce domaine.

En livrant le marché français à des compagnies championnes de la déréglementation comme British Airways, en se soumettant au dogme de la privatisation et au diktat de Bruxelles, c'est tout cet équilibre que l'on choisit délibérément de mettre en cause.

Les derniers développements consécutifs à la décision de la Cour de justice européenne ne peuvent que renforcer notre inquiétude, qui est très vive.

Je le dis sans ambages, monsieur le ministre d'Etat, l'ouverture concurrentielle désormais acceptée et admise par le Gouvernement des lignes Orly-Marseille et Orly-Toulouse est un mauvais coup supplémentaire porté contre les usagers et les riverains, et contre les personnels d'Air Inter, d'Air France et des aéroports parisiens.

Les gouvernements successifs ont progressivement, hélas ! enfermé notre transport aérien national dans un processus dont l'aboutissement se révèle être un immense gâchis humain et financier.

Le préjudice de ces politiques est indéniable, c'est M. le ministre des transports lui-même qui le pense, puisqu'il prévoit que la part d'ouverture de ces lignes à la concurrence - sans aucune contrepartie, c'est à noter - atteindrait, après un an, 35 p. 100 au minimum, ce qui forcerait Air Inter à abandonner les lignes les moins fréquentées, mais qui sont tout de même utiles au désenclavement de notre pays, et tout cela pour que la société conserve sa viabilité financière. Ni le subterfuge du recours aux collectivités territoriales que préconise le rapport de M. Abraham ni le recours à une nouvelle taxe qui serait imposée aux usagers ne permettraient d'enrayer la fragilisation imposée à notre pavillon national.

Les données sont précises et irréfutables. Ainsi, l'ouverture à la concurrence des lignes Orly-Marseille et Orly-Toulouse aura pour conséquence l'abandon des A 330. Tout neufs et récemment acquis par Air Inter, ils avaient donné lieu à des investissements importants en matière de formation.

C'est aussi un mauvais coup pour Airbus Industrie, puisque la compagnie envisageait d'acquérir quinze appareils. Ainsi, à la place d'un seul appareil pouvant transporter 412 passagers, nous aurons trois avions plus petits répartis de la manière suivante : un ou deux avions exploités par Air Inter et un ou deux exploités par la concurrence. Ainsi, en coût par siège, on multiplie d'autant les frais de personnels, de carburant et de maintenance.

Malgré cela, Air Inter prévoit de réduire ses effectifs, puisque 1 000 suppressions d'emplois sont programmées pour le milieu de l'année 1995. Si, en 1994, le nombre moyen de sièges dans un appareil de ligne à Air Inter est de 209, avec la disparition des A 330 et l'exploitation exclusive des A 320, A 321, A 319 et des Fokker 100, il sera ramené à 160, avec plus de 2 millions de passagers en moins pour notre compagnie à l'horizon 1997.

Cette décision prouve que les dogmes libéraux qui prônent la concurrence se soldent par une véritable perte d'efficacité et un accroissement de la dangerosité du fait de la multiplication des vols de petite capacité et de la tension de trafic qu'elle engendre.

La contradiction est grande entre cet accroissement quasi mécanique et la limitation du nombre de vols à Orly à 200 000 par an. Pour assurer le respect de cette dernière, M. le ministre des transports a d'ailleurs dû la rappeler par arrêté officiel, à la suite de nombreuses protestations des maires et riverains des communes limitrophes d'Orly, et de l'imposante manifestation du 14 octobre dernier, qui faisait suite au grave incident de l'avion roumain et à l'accroissement des nuisances ; il y a eu aussi une importante manifestation à Roissy.

Comment le Gouvernement envisage-t-il de tenir ce pari impossible ?

Telles sont quelques-unes des questions de fond qui se posent à notre transport aérien et auxquelles cet article 14 n'apporte aucune réponse.

**Mme Hélène Luc.** Très bien !

**M. le président.** La parole est Mme Luc, pour défendre l'amendement n° 261.

**Mme Hélène Luc.** Depuis plusieurs années, avec les parlementaires communistes et apparentés, je n'ai eu de cesse de dénoncer la politique à haut risque, produit de l'ultralibéralisme et de la déréglementation, découlant directement de l'Acte unique, que nous avons combattu en 1986, en même temps que nous n'avons eu de cesse d'œuvrer à ce que prévale pour notre pays un transport aérien de grande qualité, fondé sur un service public maîtrisé, respectueux de l'environnement et de la tranquillité des riverains, un transport aérien qui ne soit pas la copie conforme de ce qui s'est passé aux USA, où il ne subsiste plus que trois compagnies major après une hécatombe de faillites, avec 40 000 emplois supprimés, des dessertes supprimées et des conditions de sécurité de plus en plus aléatoires du fait de la tension extrême qui pèse sur la gestion du trafic intérieur.

J'entendais, mardi dernier, sur France Info, un pilote français qui connaît bien le transport aérien aux USA exprimer, après l'accident de l'ATR et les deux autres accidents mortels des derniers mois, sa vive inquiétude sur les évolutions prévisibles. Il parlait de lutte à couteaux tirés entre les compagnies, de la primauté de la recherche du profit à tout prix sur la sécurité, de tensions extrêmes, de pilotes littéralement usés par les rotations incessantes qu'on leur imposait.

Mon ami Robert Vizet vient de demander à M. le ministre comment le Gouvernement envisage de maîtriser les 200 000 vols sur Orly, avec la tendance de plus en plus affirmée au remplacement des gros-porteurs au départ de l'aéroport d'Orly par des avions plus petits, entraînant une forte augmentation du nombre des vols.

Soyez-en certain, monsieur le ministre d'Etat, les élus, les usagers, les employés d'Air France et d'Air Inter à Orly, à Roissy, dont les intérêts convergent, ont la ferme volonté de défendre leur emploi et leur environnement – car il faut investir dans la recherche contre le bruit.

Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, allons-nous laisser notre transport aérien s'organiser sous la coupe d'un tel modèle – je veux parler de celui des Etats-Unis – où la notion de rentabilité financière à court terme prime sur tout le reste ?

Pour notre part, convaincus que ce sont le vœu et l'aspiration d'une très large majorité de l'opinion dans notre pays, nous ne laisserons pas s'imposer cette loi de la jungle, cette décapitation de notre compagnie nationale, et, comme je le fais déclarer dans cette assemblée depuis plusieurs années – le *Journal officiel* peut témoigner de nos nombreuses interventions – nous serons porteurs de cette autre conception qui privilégie le développement de la collaboration et des coopérations entre les compagnies aériennes.

J'ai démontré à quel point il y a incompatibilité entre la déréglementation, d'une part, l'environnement, le social et la sécurité, d'autre part. Il est impossible de laisser faire, de laisser croire à une quelconque fatalité : ainsi, les Français doivent savoir, par exemple, qu'avec l'argent des seuls intérêts versés aux banques cette année par Air France on pourrait créer 20 000 emplois !

C'est pourquoi, avec les usagers, avec les salariés, je pose la question de l'utilisation et de l'efficacité des 20 milliards de francs d'argent public promis au groupe.

De même, après l'échec subi par le Gouvernement dans sa demande de report de l'ouverture de lignes à la concurrence du fait du diktat de Bruxelles, s'imposent plus que jamais le réalisme et le bien-fondé de notre demande d'arrêt immédiat de toute application de déréglementation. Il ne faut pas se le cacher, c'est un échec pour la France ; c'est la souveraineté de la France que l'on continue à brader. Il faut un moratoire, il faut arrêter la déréglementation.

Je demande à nouveau à M. le ministre d'Etat, rappelant le refus scandaleux de la majorité sénatoriale de donner suite à la proposition de résolution tendant à créer une commission d'enquête...

**M. le président.** Veuillez conclure, madame Luc.

**Mme Hélène Luc.** ... sur les conséquences économiques et sociales de la déréglementation, l'organisation, dès cette session, d'un débat national.

La conférence de l'IATA, qui se tient ce week-end, doit rappeler les prévisions d'accroissement important du trafic, ce qui pose en termes nouveaux les conditions de développement des aéroports, notamment en région parisienne. C'est pourquoi il faut les mettre à l'étude sans délai. M. le ministre des transports vient d'annoncer la création d'une commission, mais nous ignorons si elle respectera le pluralisme.

**M. le président.** Je vous prie de conclure, madame Luc.

**Mme Hélène Luc.** Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, la transparence doit s'imposer en cette matière car il s'agit de l'un des enjeux majeurs de la capa-

cité et de la volonté de la France de tenir sa place en Europe et dans le monde, en fondant son développement sur la valorisation des progrès technologiques, dont elle est souvent l'initiatrice, sur un aménagement harmonieux de son territoire et sur un service public rénové et de qualité. A n'en pas douter, nous sommes bien là dans un vrai débat de société.

Je vous remercie de votre indulgence, monsieur le président.

**M. le président.** A cette heure, il me semble plus sage, bien que nous soyons dans le cadre d'une discussion commune, d'interrompre nos travaux ; nous les reprendrons à quinze heures.

La séance est suspendue.

**(La séance, suspendue à douze heures quarante-cinq, est reprise à quinze heures cinq, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)**

#### PRÉSIDENTE DE M. ÉTIENNE DAILLY vice-président

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

Nous poursuivons la discussion du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Monsieur le président, à la suite du dépôt par le Gouvernement, d'un amendement très important, la commission spéciale souhaite se réunir. En conséquence, je vous demande une suspension de séance d'un quart d'heure environ.

**M. le président.** Le Sénat va, bien sûr, accéder à votre demande.

La séance est suspendue.

**(La séance, suspendue à quinze heures dix, est reprise à quinze heures trente.)**

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

Mes chers collègues, je vous rappelle que, ce matin, nous avons entamé l'examen de l'article 14, sur lequel ont été déposés quatre amendements qui font l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers de ces amendements ont déjà été présentés par leurs auteurs.

La parole est à M. Larcher, rapporteur, pour défendre l'amendement n° 94.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Monsieur le président, je crois que la réunion de la commission spéciale va permettre à nos travaux de se dérouler tout au long de l'après-midi dans le sérieux, la sérénité et la continuité, qualités auxquelles, nous le savons tous, s'agissant en particulier des débats parlementaires, vous attachez un grand prix.

L'amendement n° 94, par lequel la commission propose une nouvelle rédaction de l'article 14, répond à un double objectif : d'abord, ériger le fonds en établissement public national, ensuite, limiter les compétences de ce fonds aux dessertes aériennes intérieures.

La transformation du fonds en établissement public national présente le double avantage d'éviter une « évasion » de ses ressources vers le budget général, en raison du principe d'autonomie financière qui régit le fonctionnement de tels établissements et, d'une part, et d'associer, à travers son conseil d'administration, des parlementaires et des élus locaux à sa gestion, d'autre part.

La commission souhaite apporter une rectification à cet amendement, de manière à faire apparaître que les ressources de ce fonds doivent être exclusivement affectées aux emplois prévus en matière de desserte aérienne et non pas consacrées à des dépenses de structures, qu'il s'agisse de matériels ou de personnels.

Concernant la limitation des compétences du fonds aux seules dessertes aériennes intérieures, notre préoccupation répond au souci d'assurer l'avenir de l'industrie française du transport aérien et la cohérence des politiques publiques qui ont été mises en œuvre dans ce domaine, tout particulièrement depuis quelques mois.

Nous savons en effet combien il est important aujourd'hui, dans la concurrence que se livrent les compagnies aériennes, de drainer des passagers des lignes moyen courrier vers les grands nœuds aéroportuaires qu'on désigne généralement sous le vocable étranger de *hubs*. Les aéroports de Francfort et de Londres sont, à cet égard, engagés dans une compétition effrénée avec Roissy-Charles-de-Gaulle.

Très attachés au rôle moteur que doivent jouer Paris et la région d'Ile-de-France par rapport au développement de l'ensemble du pays – nous avons déjà insisté sur ce point à maintes reprises – nous pensons normal de limiter l'aide de ce fonds aux lignes intérieures.

Je reviens plus précisément, monsieur le président, sur la rectification à laquelle j'ai fait allusion. Elle consiste à compléter le deuxième alinéa du paragraphe II du texte proposé pour l'article 14 par la phrase suivante : « Son produit est affecté aux emplois prévus au premier alinéa du paragraphe I, à l'exclusion de toute dépense de structure. »

Cela répond à notre préoccupation.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Et à la nôtre ! (Sourires.)

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je vois que nos préoccupations se rejoignent, monsieur le ministre d'Etat, et je m'en félicite ! Il est vrai que, sans avoir entendu l'avis du Gouvernement, j'imaginai bien que cette précision lui agréerait. (Nouveaux sourires.)

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 94 rectifié, tendant à rédiger comme suit l'article 14 :

« I. – Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds de péréquation des transports aériens, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports. Ce fonds concourt à assurer l'équilibre des dessertes aériennes intérieures réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Ses ressources sont redistribuées aux compagnies aériennes assurant ces dessertes dans des conditions définies par décret.

« Ce fonds est géré, dans des conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du Parlement, trois représentants des collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« La gestion du fonds devra tenir compte des orientations des schémas directeurs nationaux des infrastructures de transport à compter de leur publication.

« II. – Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les entreprises de transport aérien sur le nombre de passagers embarquant dans les aéroports situés en France continentale, quelle que soit leur destination.

« Le tarif de cette taxe est de quatre francs par passager. Son produit est affecté aux emplois prévus au premier alinéa du I, à l'exclusion de toute dépense de structure.

« Les règles de déclaration, paiement, contrôle, sanctions, recouvrement et contentieux applicables à cette taxe sont celles prévues à l'article 302 *bis* K du code général des impôts.

« Cette taxe s'ajoute aux prix demandés. »

La parole est à M. Cartigny, pour défendre le sous-amendement n° 159 rectifié *bis*.

**M. Ernest Cartigny.** Il s'agit, par ce sous-amendement, de préciser que les dessertes aériennes intérieures visées par le premier alinéa du texte proposé par l'amendement n° 94 rectifié sont intérieures « à la France continentale ».

Rapporté au transport aérien, l'objectif d'un projet d'aménagement du territoire est d'assurer le meilleur équilibre possible des dessertes aériennes à l'intérieur du territoire national. Nous ne pouvons qu'approuver un tel objectif.

L'utilisation du fonds de péréquation des transports aériens doit avoir le même champ territorial que la taxe qui sera « due par les entreprises de transport public aérien sur le nombre de passagers embarquant dans les aéroports situés en France continentale ».

Ce sous-amendement a pour objet d'éviter qu'une loi française dont les dispositions n'ont pas d'équivalent au sein de la Communauté européenne n'aille finalement à l'encontre d'intérêts nationaux.

En effet, à partir de 1997 au plus tard, seront qualifiées de dessertes aériennes intérieures les dessertes intra-communautaires.

Il serait paradoxal que puissent bénéficier du fonds de péréquation des liaisons qui ne sont pas strictement intérieures à l'Hexagone, car on aiderait ainsi une compagnie étrangère à transporter, par exemple, des voyageurs de Nantes à Londres – desserte intérieure au sens de « intra-communautaire » – alors que, de Londres, ces mêmes voyageurs vont se rendre aux Etats-Unis avec un avion d'une autre compagnie étrangère.

C'est pourquoi s'impose la précision : « à la France continentale ».

**M. le président.** La parole est à Mme Heinis, pour défendre le sous-amendement n° 354 rectifié.

**Mme Anne Heinis.** Je souscris à l'exposé que vient de faire M. Cartigny. Mon sous-amendement est d'ailleurs identique au sien.

**M. le président.** La parole est à M. de Catuelan, pour défendre le sous-amendement n° 498 rectifié.

**M. Louis de Catuelan.** Je souscris aux propos de M. Cartigny.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n° 159 rectifié *bis*, 354 rectifié et 498 rectifié ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Ces amendements s'inscrivent dans une logique identique à celle de la commission. Elle y est donc favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Cartigny, pour présenter le sous-amendement n° 160 rectifié *bis*.

**M. Ernest Cartigny.** Ce sous-amendement a pour objet de ramener à 2 francs le montant de la taxe par passager, que le texte du projet de loi a fixé à 4 francs.

Je pourrais me borner à indiquer que, sur le fondement des travaux de la commission Abraham et des trafics constatés par elle en 1993, une taxe de 4 francs par passager embarquant en France continentale devrait dégager une recette de 170 millions de francs par an.

Cette commission a évalué que les sommes que l'Etat pourrait être amené à engager pour la subvention des lignes d'aménagement du territoire d'intérêt national, seraient, en moyenne, de l'ordre de 50 millions de francs par an.

Les besoins se trouveraient donc largement satisfaits avec une taxe fixée à 2 francs, correspondant à une recette de 85 millions de francs, et ce quelles que soient les modalités d'intervention du fonds qui seront retenues *in fine*.

Je crois cependant qu'il est indispensable de préciser et de compléter ces données.

En premier lieu, selon les propositions du comité Abraham, les critères d'éligibilité au fonds de péréquation devraient être les suivants.

Premier critère : le trafic annuel doit représenter de 100 000 à 150 000 passagers. A cet égard, il faut savoir qu'un trafic de 10 000 passagers sous-entend l'utilisation d'avions de vingt places.

Deuxième critère : l'utilisateur ne doit pas disposer d'une alternative ferroviaire d'une durée inférieure à deux heures et demie.

Troisième critère : l'utilisateur ne doit pas disposer d'une alternative aérienne à partir d'un aéroport voisin situé à moins de quarante-cinq minutes.

Quatrième critère : le transporteur doit assurer un minimum de deux fréquences et un maximum de quatre fréquences quotidiennes, du lundi au vendredi, dans chaque sens.

En second lieu, les propositions du comité Abraham, inspiré sans doute par la DATAR, étant considérées par certains comme trop restrictives, il est possible d'adopter des critères élargis en modifiant de la façon suivante ceux que je viens d'indiquer : abaissement du seuil minimal de trafic de 10 000 à 5 000 passagers, ce qui sous-entend l'utilisation d'avions de dix places soit presque des avions-taxis ; réduction de quarante-cinq à trente minutes du seuil d'exclusion lié à un aéroport alternatif voisin ; fixation de la participation locale à 25 p. 100 au lieu de 50 p. 100.

Dans ces conditions, quels seraient les besoins du fonds pour 1995 ?

On peut retenir à première vue que les besoins du fonds pour 1995 s'élèveraient probablement à environ 10 millions de francs dans le cas de l'adoption des propositions Abraham et à environ 8 millions de francs dans le second cas de l'adoption de critères d'éligibilité élargis et de participation locale réduite à 25 p. 100.

Il n'est d'une taxe nul besoin de 4 francs par passager pour collecter de telles sommes.

Dans le premier cas, une taxe de 1 franc par passager serait plus adaptée, étant entendu que la perception ne devrait débuter qu'à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1995, cette date étant choisie pour assurer une simultanéité avec le début de prise en charge par le fonds des liaisons faisant l'objet d'un appel d'offres organisé selon les dispositions régissant l'intervention du fonds.

Les recettes s'élèveraient, dans ces conditions, à environ 20 millions de francs au titre de 1995, en réalité un peu moins, si l'on tient compte du nécessaire délai initial de recouvrement entre la fixation des montants et l'encaissement réel, ce dernier pouvant être évalué à 15 millions de francs maximum avant le 31 décembre 1995.

Dans le deuxième cas, une taxe de 2 francs par passager serait plus adaptée, et c'est celui qui est proposé dans l'amendement, étant entendu que la perception ne devrait débuter qu'à compter du 1<sup>er</sup> mai 1995, date correspondant également au début de prise en charge possible des liaisons par le fonds et compte tenu du décalage initial de perception.

Je conclurai mon propos en formulant trois observations.

Première observation : pourquoi s'est-on arrêté sur un montant de 4 francs par passager ? Notamment parce que, le rapport Abraham indiquant que le besoin s'établirait entre 150 millions à 200 millions de francs sur trois ans, on a hâtivement – et à tort à mon avis – traduit 150 millions à 200 millions de francs par an pendant trois ans, alors qu'il s'agissait de 150 millions à 200 millions de francs pour une période de trois ans, c'est-à-dire de 50 millions à 67 millions de francs par an.

Deuxième observation : la taxe de 4 francs devrait venir en sus du prix du billet et être clairement identifiée. Mais à qui fera-t-on croire que les transporteurs les plus agressifs ne moduleront pas leur prix en fonction de cette taxe ? Ce sont donc les compagnies qui sont taxées, les compagnies françaises étant les plus vulnérables. Deux francs étant largement suffisants, restons-en là ! Et si, par impossible, il fallait modifier le montant de la taxe, rien n'interdirait de le faire en 1996 ou en 1997. On peut toujours augmenter une taxe, j'ai rarement vu le contraire arriver !

Troisième observation : aux pessimistes qui invoqueraient que la masse de péréquation de la compagnie Air Inter s'élève à 350 millions de francs, je répondrais que 85 p. 100 de cette somme correspondent à des contraintes commerciales et industrielles qui n'ont rien à voir avec l'aménagement du territoire.

**M. le président.** La parole est à Mme Heinis, pour présenter le sous-amendement n° 355 rectifié.

**Mme Anne Heinis.** Cette fois encore, je souscris entièrement à ce que vient de dire M. Cartigny.

**M. le président.** La parole est à M. de Catuelan, pour défendre le sous-amendement n° 497 rectifié.

**M. Louis de Catuelan.** Cet amendement répond aux mêmes objectifs que les sous-amendements de M. Cartigny et de Mme Heinis.

Une erreur importante a été commise dans le montant des taxes, il convient de la corriger.

**M. le président.** Monsieur Hammann, je devrais maintenant vous donner la parole pour présenter votre amendement n° 468 rectifié. Mais je vous ferai observer que son texte est identique à celui des sous-amendements n° 159 rectifié *bis*, 354 rectifié et 498 rectifié.

Ne souhaitez-vous pas transformer cet amendement en sous-amendement à l'amendement n° 94 rectifié ? Il risquerait de devenir sans objet si l'amendement, assorti des sous-amendements, était adopté.

**M. Jean-Paul Hammann.** J'accepte votre suggestion, monsieur le président.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un sous-amendement n° 468 rectifié *bis*, présenté par MM. Vincon, Hammann et Pluchet, et tendant, dans la deuxième



phrase du premier alinéa du paragraphe I du texte proposé par l'amendement n° 94 rectifié, après les mots : « dessertes aériennes intérieures », à insérer les mots : « à la France continentale ».

Je vous donne maintenant la parole, pour défendre le sous-amendement n° 469 rectifié, monsieur Hammann.

**M. Jean-Paul Hammann.** Il a exactement la même teneur qu'a présenté M. le président Cartigny, et j'adhère tout à fait aux explications que celui-ci a données. Notamment, l'argument selon lequel il ne faut pas que les compagnies intérieures puissent connaître des problèmes supplémentaires par rapport aux compagnies étrangères me semble essentiel.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements identiques n° 160 rectifié *bis*, 355 rectifié, 469 rectifié et 497 rectifié ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable sur ces quatre sous-amendements, et je vais expliquer pourquoi.

Les évaluations de la commission Abraham reposent sur le postulat d'une contribution significative des collectivités locales aux lignes présentant un intérêt pour l'aménagement du territoire.

La rédaction retenue par la commission laisse la possibilité d'alléger ces charges, notamment au bénéfice de collectivités locales ou de collectivités territoriales qui connaissent une situation difficile, et donc de faire en sorte que Aurillac soit traitée différemment de Toulouse, de façon que puisse être conduite une politique de désenclavement aérien du territoire.

Même si, pendant un ou deux ans, le fonds percevait plus que de besoin, cela ne pourrait que bénéficier à l'aménagement et au développement du territoire.

Par ailleurs, nous sommes sensibles au sort de nos compagnies nationales.

C'est pourquoi nous avons souhaité limiter les concours du fonds aux lignes intérieures. En effet, nous voulons que, dans le cadre de la déréglementation aérienne qui va prévaloir sur le territoire de l'Union européenne, nos compagnies nationales puissent, au moins pendant tout le temps où ce sera possible, bénéficier de l'attention particulière de l'exécutif et du Parlement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 94 rectifié, sur les sous-amendements identiques n° 159 rectifié *bis*, 354 rectifié, 498 rectifié et 468 rectifié *bis*, et sur les sous-amendements identiques n° 160 rectifié *bis*, 355 rectifié, 469 rectifié et 497 rectifié ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** En m'exprimant sur l'amendement n° 94 rectifié, je serai amené à donner en même temps mon sentiment sur les sous-amendements.

Le Gouvernement comprend le souci de la Haute Assemblée. Nous avons, sur l'essentiel, les mêmes préoccupations et la même ambition : contribuer à développer le territoire et, pour ce faire, instaurer un certain nombre de péréquations qui nous permettent de favoriser le développement des secteurs qui rencontrent actuellement le plus de difficultés et qui sont les moins rentables.

L'amendement n° 94 rectifié, qui prévoit une nouvelle rédaction de l'article 14 voté par l'Assemblée nationale, apporte trois innovations.

Tout d'abord, le fonds de péréquation des transports aériens devient un établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre des transports et du ministre de l'aménagement du territoire.

**M. René Régnault.** Bonne idée !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Ensuite, il précise que seules sont éligibles les dessertes aériennes intérieures, excluant ainsi les lignes reliant les aéroports de province aux villes européennes.

Enfin, il prévoit que la gestion du fonds devra tenir compte des orientations du schéma directeur des transports.

Sur le premier point, le Gouvernement comprend le souci de la Haute Assemblée de s'assurer, par la création d'un établissement public, que les fonds collectés par la taxe seront affichés de manière pérenne aux emplois prévus, que les représentants du Parlement et des collectivités locales auront leur mot à dire et que le ministre de l'aménagement du territoire participera aux décisions ce dont il ne peut que remercier la commission.

**M. René Régnault.** Jusque-là, ça va !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Sur le plan financier, je voudrais souligner malgré tout que les garanties données par la création d'un compte d'affectation spéciale sont aussi grandes que celles qui résulteraient de la création d'un établissement public. (*Protestations sur les travées socialistes.*)

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** En réalité, ce qui compte, c'est que la ressource et son affectation soient inclus dans une loi de finances, tel est le cas dans le projet de loi de finances pour 1995 - et ne puissent pas être supprimées par une loi de finances ultérieures (*Marques d'approbation sur les travées socialistes*)... ce que nul ne peut jamais garantir.

**M. Marcel Charmant.** Nous sommes d'accord !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** J'essaie de vous éclairer ! (*Sourires.*)

Au cours de l'examen en première lecture à l'Assemblée nationale de l'article 12 du projet de loi de finances pour 1995, qui vise ce compte d'affectation, le ministre du budget a eu l'occasion de confirmer expressément que, conformément à la règle instituée par l'ordonnance organique de 1959, dans son article 24, le solde de chaque compte d'affectation spéciale est reporté d'année en année, sauf dispositions contraires de la loi de finances. (*Exclamations sur les travées socialistes.*)

Je vous renouvelle l'engagement que le Gouvernement respecterait en tout état de cause cette règle pour l'un comme pour l'autre des deux comptes qu'il vous propose de créer ; cela relève du pouvoir de décision du ministre de l'aménagement du territoire.

La création d'un compte d'affectation spéciale représentait déjà un grand pas, dans la mesure où l'on aurait pu se contenter d'une ressource qui aurait abondé le budget annexe de l'aviation civile.

Cette mesure a fait l'objet d'un arbitrage clair. Le comité de gestion du fonds était composé dans les mêmes formes que le comité interministériel d'aménagement du territoire, présidé par le Premier ministre et, par délégation, par le ministre chargé de l'aménagement du territoire. Je reviendrai dans un instant sur la proposition de la commission.

En ce qui concerne le deuxième point, la limitation de l'action du fonds aux lignes aériennes intérieures procède d'un souci légitime de ne pas utiliser des fonds publics français pour subventionner, le cas échéant, des compagnies européennes qui capteraient la clientèle des villes de province françaises pour la conduire vers les aéroports internationaux d'autres pays, afin de les embarquer sur

des vols internationaux à longue distance. Le danger existe, effectivement, en ce qui concerne Londres, Francfort ou Bruxelles.

A ce propos, je voudrais préciser que le Gouvernement ne peut pas accepter les sous-amendements qui tendent à limiter l'application des dispositions à la « France continentale ». Cette expression me paraît impropre, car elle aurait pour conséquence d'exclure du champ de la mesure...

**M. Louis Perrein.** ... la Corse !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat** ... la Corse et les départements d'outre-mer !

**M. Gérard Delfau.** Il faut sous-amender !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Non, il faut simplement rejeter les sous-amendements !

S'agissant du troisième point, la commission propose, en toute logique, que la gestion du fonds tienne compte des orientations des schémas directeurs sectoriels, auxquels le Gouvernement a donné son accord. Par conséquent, une disposition législative nouvelle ne nous paraît pas nécessaire.

En résumé, le Gouvernement aurait préféré que l'on s'en tienne au texte voté par l'Assemblée nationale. Je vous rappelle qu'il reste tout à fait déterminé à ce que les ressources du fonds soient réservées aux lignes intérieures, telles que je viens d'en définir le concept.

Par ailleurs, le Gouvernement préférerait maintenir un compte d'affectation spéciale, qui lui paraît présenter des garanties suffisantes.

Ces précisions étant apportées, si le Sénat désire créer un établissement public dans les formes précisées par la commission, notamment en indiquant que le produit de la taxe telle qu'elle est prévue sera affecté aux emplois prévus au premier alinéa du paragraphe I, à l'exclusion de toute dépense de structure, ce qui nous garantit du danger de voir se créer de nouvelles structures bureaucratiques, ce que personne ne souhaite - il est préférable, en effet, que les fonds soient réellement utilisés au développement plutôt qu'à la création de nouvelles structures bureaucratiques - si le Sénat préfère cette formule, le Gouvernement ne s'y opposera pas et s'en remettra à sa sagesse.

En ce qui concerne les autres sous-amendements, le Gouvernement émet un avis défavorable.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission, fidèle à la logique qui était la sienne en ce qui concerne les lignes intérieures, a émis un avis favorable sur les sous-amendements n° 159 rectifié *bis*, 354 rectifié et 498 rectifié, qui faisaient référence à la « France continentale ».

M. le ministre d'Etat vient de souligner que cette formulation exclurait la Corse et les départements d'outre-mer. Une telle exclusion serait particulièrement injuste et elle n'entre nullement dans les intentions de notre assemblée ! D'ailleurs, nous avons déjà adopté, dans le cadre du schéma directeur, des dispositions particulières pour les départements d'outre-mer et pour la Corse. Pour nous, ces collectivités doivent bénéficier de la politique d'aménagement et de développement du territoire.

Par conséquent, je souhaiterais que nos collègues retirent leurs sous-amendements. Dans le cas contraire, la commission leur donnerait avis défavorable.

Je demande à mes collègues de bien vouloir m'excuser d'émettre un avis différent de celui que j'ai donné tout à l'heure, mais la réponse de M. le ministre d'Etat a permis d'apporter des clarifications. C'est tout l'intérêt du débat !

**M. René-Pierre Signé.** Beau revirement !

**M. le président.** Monsieur Cartigny, le sous-amendement n° 159 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Ernest Cartigny.** Oui, je le maintiens, monsieur le président.

En effet, le problème de la Corse qui a été soulevé par M. le ministre d'Etat - il s'agit d'un vrai problème - peut être facilement résolu si l'on indique « à la France continentale et à la Corse ».

Pour ce qui est des territoires d'outre-mer, il s'agit non pas de lignes intérieures, mais de lignes transatlantiques, ou de lignes suffisamment éloignées pour qu'elles ne puissent pas entrer dans le champ d'application du règlement que nous étudions actuellement. Il faut que cette précision soit apportée. Sinon, nous irons au devant de grandes difficultés et nous serons conduits à soutenir des lignes, y compris étrangères, qui draineront les passagers vers les *hubs* de Londres ou de Francfort, alors que tel n'est pas l'objectif recherché.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Les intentions de M. Cartigny sont louables, mais le maintien de son sous-amendement aboutirait au résultat inverse de celui qu'il recherche.

En effet, il ne suffit pas de citer dans le texte « à la France continentale et à la Corse ». Cela résout un premier problème, certes. Mais je rappelle que les départements d'outre-mer sont partie intégrante du territoire de la République ; si l'on acceptait le sous-amendement de M. Cartigny dans sa rédaction actuelle, cela aboutirait à exclure du fonds les relations aériennes entre des départements d'outre-mer.

**M. François Gerbaud.** Très juste !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Ce serait tout à fait contraire au but que le Gouvernement cherche à atteindre.

Je ne pense pas faire preuve d'entêtement excessif en demandant à M. Cartigny de bien vouloir revoir son texte ; je crois vraiment que son sous-amendement n'apporte aucune précision utile ; au contraire, il complique les choses.

C'est la raison pour laquelle je demande instamment, dans un souci qu'il est facile de comprendre, le retrait de tous ces sous-amendements identiques.

**M. le président.** Monsieur Cartigny, êtes-vous sensible aux arguments de M. le ministre d'Etat ?

**M. Ernest Cartigny.** D'habitude, je suis sensible aux arguments de M. le ministre d'Etat. Mais, en l'occurrence, nous parlons bien de transports intérieurs. A partir du moment où ce sont des liaisons transatlantiques, il ne s'agit plus de transports intérieurs. Il ne faut pas mêler les genres, surtout dans le contexte européen qui est le nôtre, car, sachons-le, les transports intérieurs seront demain les transports intra-européens !

**M. le président.** Madame Heinis, le sous-amendement n° 354 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Anne Heinis.** J'avoue être un peu perplexe. En effet, je ne sais si je dois maintenir la position que j'ai défendue ou accéder à la demande de M. le ministre d'Etat.



Il m'apparaît, en tout état de cause, que la question n'est pas simple. Je souhaiterais que ce point soit précisé ultérieurement car il semble tout de même que l'on puisse hésiter entre deux interprétations. En effet, soit il s'agit des lignes strictement intérieures au territoire continental, avec l'obstacle que l'on connaît - l'évolution de la terminologie dans les deux ans afin de tenir compte de la législation européenne - soit il s'agit de lignes qui desservent l'ensemble du territoire de la nation, y compris l'outre-mer.

Cela étant dit, je retire mon sous-amendement, en souhaitant que les choses soient clarifiées.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 354 rectifié est retiré.

Monsieur de Catuelan, le sous-amendement n° 498 rectifié est-il maintenu ?

**M. Louis de Catuelan.** J'avoue que je n'ai pas été satisfait par les explications qui nous ont été données.

J'escomptais, compte tenu de l'avis favorable émis par la commission, l'adoption de mon sous-amendement. Mais, afin de ne pas compliquer davantage les choses, je le retire.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 498 rectifié est retiré.

Monsieur Hammann, le sous-amendement n° 468 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Jean-Paul Hammann.** Je considère, bien sûr, que la Corse et les départements d'outre-mer font partie intégrante de la République. Je retire donc mon sous-amendement.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 468 rectifié *bis* est retiré.

On me fait observer que, avant la suspension de séance pour le déjeuner, les amendements n° 260 et 261 ont été exposés par leurs auteurs, mais que ni la commission ni le Gouvernement ne se sont exprimés.

Quel est donc l'avis de la commission sur les amendements n° 260 et 261 ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La suppression du fonds de péréquation et la renégociation internationale des accords, notamment en direction des Etats-Unis, sont contraires à la position de la commission. Aussi, nous émettons un avis défavorable sur ces deux amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 260 et 261 ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Défavorable, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 260, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 261.

**M. Ivan Renar.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Ivan Renar.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, notre amendement n° 261 vise à ne pas considérer comme fatale la vague de déréglementation qui secoue le transport aérien depuis quelques années. Cette déréglementation a et aura des conséquences désastreuses dans tous les aspects du transport aérien, en particulier dans le domaine de la sécurité et des nuisances.

Selon nous, il ne faut pas se résoudre à cette situation. La France doit agir sur le plan international, notamment en direction des Etats-Unis et des pays membres de l'Union européenne.

Compte tenu des enjeux décisifs pour l'avenir que constitue cette question de la déréglementation, nous demandons un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 261, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe communiste.

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° 21.

Nombre de votants .....	318
Nombre de suffrages exprimés .....	318
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	160
Pour l'adoption .....	15
Contre .....	303

Le Sénat n'a pas adopté.

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 159 rectifié *bis*, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix les sous-amendements identiques n° 160 rectifié *bis*, 355 rectifié, 469 rectifié et 497 rectifié.

**M. Paul Girod.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod.

**M. Paul Girod.** J'ai écouté avec attention M. le ministre d'Etat : il a fait une brillante démonstration, qui ne m'a d'ailleurs qu'à moitié convaincu, sur la nécessité pour le Sénat de repousser le sous-amendement n° 159 rectifié *bis*. Mais je ne l'ai pas entendu donner les raisons pour lesquelles il est défavorable aux sous-amendements concernant le montant de la taxe. Aussi, je suis très gêné pour voter.

La commission a précisé qu'elle souhaitait créer une « cagnotte » pour plus tard, si j'ai bien compris.

Je remercie au passage M. le ministre d'Etat d'avoir été sensible aux arguments présentés pour la constitution d'un établissement public. En effet, il y a là une innovation, même si j'ai plusieurs choses à dire sur la rédaction de l'amendement n° 95 rectifié -, j'y reviendrai en temps opportun.

En ce qui concerne les raisons pour lesquelles M. le ministre d'Etat semble être défavorable à la série de sous-amendements tendant à réduire de 4 francs à 2 francs la taxe, nous n'avons pas été très éclairés. L'argument de la cagnotte me semble un peu court ; il est probablement d'autres raisons qui expliquent que M. le ministre d'Etat suive la commission. J'aimerais bien les connaître.

**M. Ernest Cartigny.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Ernest Cartigny.** Je serai très bref car j'ai déjà donné les raisons qui justifient le maintien de ce sous-amendement.

J'ajouterai simplement que, le 14 octobre 1994, à l'Assemblée nationale, M. le ministre du budget indiquait sa préférence en ces termes : « Je préférerais que l'on conserve les 4 francs dans la mesure où nous ne sommes pas encore sûrs des chiffres, et, en deuxième lecture, si je dispose d'éléments nécessaires, nous pourrions réduire ce montant. »

Je pense avoir apporté aujourd'hui les éléments permettant d'indiquer que le montant de 2 francs est largement suffisant, d'autant qu'il pourra toujours être majoré par la suite en cas de nécessité. En revanche, je n'ai aucune illusion, si nous partons de 4 francs, il restera à 4 francs !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je souhaiterais revenir sur les propos de notre collègue Paul Girod.

Notre attitude n'est pas uniquement celle d'Harpagon et de sa cassette. Elle consiste aussi à faire bouger le curseur en fonction de la situation des collectivités territoriales. J'ai dit clairement qu'on ne devait pas traiter Aurillac comme Toulouse. C'est à cette condition seulement que nous pourrions mieux aménager et rééquilibrer le territoire. Je rappellerai ma formule : « à situation inégale, réponse inégale ».

Par conséquent, même si elle a une préoccupation de cassette - nous partageons d'ailleurs cette préoccupation, mon cher collègue -, autrement dit si elle ne souhaite pas voir, à la fin de chaque année, tout tomber dans le budget général, la commission spéciale a surtout le souci de faire bouger le curseur en fonction de la situation des collectivités locales ; je tiens d'ailleurs, à cet égard, à rendre un hommage particulier à notre collègue M. Belot, qui nous a considérablement aidés dans notre réflexion.

**M. Jean Chérioux.** Très bien !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Telle est aussi la volonté du Gouvernement.

Avec ce fonds, il s'agit de permettre aux collectivités territoriales les plus pauvres de ne pas être taxées systématiquement à hauteur de 50 p. 100 pour les lignes. Voilà un argument qui ne devrait pas laisser le Sénat indifférent.

Telle est la raison pour laquelle je demande instamment le rejet des quatre sous-amendements.

**M. René Régnauld.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. René Régnauld.** Je voudrais dire aux auteurs des sous-amendements pourquoi je ne pourrai pas les suivre.

Certes, nous n'avons pas toutes assurances sur le point dont nous traitons, mais nous entendons bien ce que dit et répète avec force et raison M. le rapporteur : il s'agira de mettre en place un dispositif qui doit, de mon point de vue, rapprocher du prix moyen ce que j'appelle le « franc-kilomètre-voyageur ».

En conséquence, je ne voudrais pas que, dès le début, on ne se donne pas les moyens d'une réelle politique d'aménagement du territoire par une péréquation en fonction des diverses lignes.

**M. Adrien Gouteyron.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Adrien Gouteyron.** Monsieur le président, je voudrais moi aussi témoigner de l'importance de ce dispositif et de la nécessité, à mes yeux, de voter l'amendement de la commission n° 94 rectifié.

Je rejoins les propos de M. Régnauld.

J'ai là quelques tarifs au passager-kilomètre pour ma région. Je ne vais pas les citer, mais je peux vous dire que cela va du simple à plus du double.

**M. René Régnauld.** Tout à fait !

**M. Adrien Gouteyron.** Ce n'est pas acceptable, mes chers collègues !

Le Gouvernement et la commission spéciale nous proposent un dispositif qui met fin à cette injustice fondamentale. Nous devons l'accepter complètement et ne pas nous arrêter au milieu du chemin.

**MM. Jean Chérioux et René Régnauld.** Très bien !

**M. le président.** Monsieur Cartigny, le sous-amendement n° 160 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Ernest Cartigny.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Madame Heinis, le sous-amendement n° 355 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Anne Heinis.** Compte tenu de ce qui a été dit, je le retire, monsieur le président. Je n'en demeure pas moins quelque peu perplexé.

C'est le souci de ne pas trop pénaliser les compagnies françaises par cette taxe qui m'avait incité à déposer ce sous-amendement. Il est évident que nous sommes pris entre deux feux : d'une part, ne pas trop pénaliser les compagnies françaises et, d'autre part, obtenir des fonds pour parvenir à un meilleur système de péréquation et à une égalité des prix.

La proposition de la commission spéciale visant à la création d'un établissement public national est certainement une garantie quant à l'utilisation de ces fonds.

Il n'en reste pas moins que cette question est relativement difficile à trancher.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 355 rectifié est retiré.

Monsieur de Catuelan, le sous-amendement n° 497 rectifié est-il maintenu ?

**M. Louis de Catuelan.** Je le retire.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 497 rectifié est retiré.

Monsieur Hammann, le sous-amendement n° 469 rectifié est-il maintenu ?

**M. Jean-Paul Hammann.** J'aurais plutôt tendance à préférer le maintenir ; mais, après la démonstration faite par notre collègue M. Gouteyron, je pense que nous devons faire un effort pour parvenir à une plus grande justice dans ce domaine. Disant cela, je vise notamment les régions dotées de petits aéroports, qui ont à faire face à des coûts particulièrement élevés.

Je retire donc ce sous-amendement.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 469 rectifié est retiré.

Je vais donc mettre aux voix le sous-amendement n° 160 rectifié *bis*.

**M. Ernest Cartigny.** Je demande la parole.

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

**M. Ernest Cartigny.** Je crois qu'il faut savoir écouter ce qui se dit dans cet hémicycle. Il ne sert à rien de se frapper la tête contre les murs. Par conséquent, je retire le sous-amendement n° 160 rectifié *bis*. (*Murmures d'approbation sur diverses travées.*)

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Merci, monsieur le sénateur !

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Belle résignation !

**M. le président.** Le sous-amendement n° 160 rectifié *bis* est retiré.

Je vais mettre aux voix l'amendement n° 94 rectifié.

**M. Marcel Charmant.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Marcel Charmant.** Le groupe socialiste votera cet amendement, qu'il a d'ailleurs soutenu en commission spéciale. En effet, nous voulons une véritable politique d'aménagement du territoire ; or, par ce dispositif relatif aux transport aériens, nous nous donnons les moyens d'assurer cette politique d'aménagement.

Nous préférons la solution proposée par la commission spéciale - M. le ministre d'Etat s'en est d'ailleurs remis à la sagesse du Sénat sur ce point - à savoir la transformation du fonds en établissement public national. M. le ministre d'Etat, tout à l'heure, a dit : « Nous pouvons prendre l'engagement... nous pouvons promettre... ». Mais nous savons ce qu'il en est des promesses d'aujourd'hui ! Et comme dirait M. René-Pierre Signé, reprenant un proverbe du Morvan : « Faut être ben chti pour pas promettre » ! (*Sourires.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 94 rectifié, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Le groupe communiste vote contre.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** En conséquence, l'article 14 est ainsi rédigé.

#### Articles additionnels avant ou après l'article 15

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 154 rectifié *ter*, MM. Haenel, Guillot, Trégouët, Pépin, Bourdin, Camoin, Collard, Faure, Gaud, Gaudin, Hamel, Hugo, Pourchet, Jacques Rocca Serra, Schiélé, Souvet, Vallet, Vigouroux et Pluchet proposent d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété *in fine* par la phrase suivante :

« A la demande des collectivités publiques et selon les modalités qui sont définies par acte de concession ou par décret, la compagnie peut participer à l'aménagement de toute voie navigable à grand gabarit, ainsi que d'équipements annexes, liés à cette exploitation. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 545, présenté par M. Collard, et tendant à rédiger ainsi le début du dernier alinéa du texte proposé par l'amendement n° 154 rectifié *ter* :

« A la demande et en concertation avec les collectivités publiques concernées et selon les modalités qui sont définies par acte de concession ou par décret, la compagnie participe à l'aménagement... »

Par amendement n° 155 rectifié *bis*, MM. Haenel, Guillot, Trégouët, Bourdin, Camoin, Collard, Faure, Gaud, Gaudin, Hamel, Hugo, Pépin, Pourchet, Jacques Rocca Serra, Schiélé, Souvet, Vallet, Vigouroux et Pluchet proposent d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété *in fine* par deux alinéas ainsi rédigés :

« La compagnie affecte le résultat de la cession de sa production d'énergie électrique à la réalisation des travaux de construction et d'entretien de voies navigables qui lui sont confiés : elle cède sa production hydroélectrique à un prix qui ne peut être inférieur au tarif fixé par voie réglementaire pour l'achat de leur production aux producteurs indépendants visés à l'article 8 de la loi du 8 avril 1946.

« Toute disposition réglementaire ou contractuelle contraire est mise en conformité avec la présente disposition dans un délai de trois mois à compter de la publication de la présente loi. »

Par amendement n° 356 rectifié, MM. Bourdin, Serge Mathieu, Pourny, Barbier et du Luart proposent d'insérer, après l'article additionnel, un article additionnel ainsi rédigé :

« I. - Le troisième alinéa de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 est ainsi rédigé :

« A la demande des collectivités publiques et selon les modalités qui sont définies par acte de concession ou par décret, la compagnie peut participer à l'aménagement de toute voie navigable à grand gabarit, ainsi que d'équipements annexes, liés à cette exploitation.

« II. - L'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 est complété *in fine* par un alinéa ainsi rédigé :

« La compagnie affecte le résultat de la cession de sa production d'énergie électrique à la réalisation des travaux de construction et d'entretien de voies navigables qui lui sont confiées en application de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi. Elle cède sa production hydroélectrique à un prix qui ne peut être inférieur au tarif fixé par voie réglementaire pour l'achat de leur production aux producteurs indépendants visés à l'article 8 de la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz. Le cahier des charges visé à l'article 2 de la loi du 27 mai 1921 et toutes dispositions réglementaires ou contractuelles contraires seront mises en conformité avec les dispositions ci-dessus dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. »

Par amendement n° 500 rectifié, MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Pourchet, Mercier, Marquès et Collomb proposent d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« I. - 1° L'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est ainsi rédigé :

« Art. 1<sup>er</sup>. - A la demande des collectivités publiques et selon les modalités qui sont définies par acte de concession ou par décret, la compagnie peut participer à l'aménagement de toute voie navigable à grand gabarit, ainsi qu'à l'aménagement et à la gestion d'équipements annexes, liés à cette exploitation.

« 2<sup>o</sup> Après le premier alinéa de l'article 2 de la loi du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône, il est inséré un deuxième alinéa rédigé comme suit :

« La compagnie affecte le résultat de la cession de sa production d'énergie électrique à la réalisation des travaux de construction et d'entretien de voies navigables qui lui sont confiées ; elle cède sa production hydroélectrique à un prix qui ne peut être inférieur au tarif fixé par voie réglementaire pour l'achat de leur production aux producteurs indépendants visés à l'article 8 de la loi du 8 avril 1946.

« II. - Toute disposition réglementaire ou contractuelle contraire est mise en conformité avec la présente disposition dans un délai de trois mois à compter de la publication de la présente loi. »

Par amendement n° 544, M. Jacques Rocca Serra propose d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« 1<sup>o</sup> L'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La compagnie affecte le résultat de la cession de sa production d'énergie électrique à la réalisation des travaux de construction et d'entretien de voies navigables qui lui sont confiés ; elle cède sa production hydroélectrique à un prix qui ne peut être inférieur au tarif fixé par voie réglementaire pour l'achat de leur production aux producteurs indépendants visés à l'article 8 de la loi du 8 avril 1946. Toute disposition réglementaire ou contractuelle contraire est mise en conformité avec la présente disposition dans un délai de trois mois à compter de la publication de la présente loi.

« 2<sup>o</sup> L'article 1<sup>er</sup> de la loi précitée est complété par l'alinéa suivant :

« A la demande des collectivités publiques et selon les modalités qui sont définies par acte de concession ou par décret, la compagnie peut participer à l'aménagement de toute voie navigable à grand gabarit, ainsi que d'équipements annexes liés à cette exploitation. »

Par amendement n° 628 rectifié, le Gouvernement propose d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« La loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est ainsi modifiée :

« I. - L'article 2 est ainsi rédigé :

« Art. 2. - 1<sup>o</sup>. - Le financement des travaux de construction prévus à l'article 1<sup>er</sup> est assuré, indépendamment des concours mentionnés ci-après, par Electricité de France au titre de la mise à disposition, dans les conditions contractuelles en vigueur, de l'énergie produite par les installations de production hydroélectrique de la Compagnie nationale du Rhône. Ces conditions continueront de régir les relations entre Electricité de France et la Compagnie nationale du Rhône jusqu'à l'expiration de la concession générale mentionnée à l'article 1<sup>er</sup> ci-dessus.

« Les sommes sont versées, en fonction de l'avancement des travaux, à une entreprise constituée à parité entre Electricité de France et la Compagnie nationale du Rhône. La maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction susvisés est confiée à ladite entreprise.

« L'ensemble des travaux devra être achevé au plus tard en l'an 2010.

« L'entreprise mentionnée au deuxième alinéa ci-dessus reçoit également les concours des collectivités territoriales et établissements publics locaux intéressés, ainsi que des fonds nationaux ou européens pouvant contribuer à la réalisation de l'ouvrage.

« Elle est administrée par un conseil d'administration qui comprend des représentants d'Electricité de France, des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône, des représentants de l'Etat nommés par décret, et des représentants de Voies navigables de France, nommés par décret, sur proposition du conseil d'administration de cet établissement public.

« Elle est soumise au contrôle de l'Etat dans les mêmes conditions que les entreprises nationales.

« Les statuts de cette entreprise sont approuvés par un décret en Conseil d'Etat qui précise également les modalités d'application du présent article et notamment les modifications à apporter à la concession générale mentionnée ci-dessus, ainsi que les conditions de dissolution de la société après achèvement des travaux.

« 2<sup>o</sup> Au fur et à mesure de la réalisation des travaux, l'entretien est assuré par la Compagnie nationale du Rhône.

« II. - L'article 4 est ainsi rédigé :

« Art. 4. - Le montant et les modalités des emprunts qui peuvent être contractés pour le financement des travaux de construction prévus à l'article 1<sup>er</sup>, par la société créée en application de l'article 2 sont fixés par une convention passée avec l'Etat. »

Cet amendement est assorti de sept sous-amendements.

Le sous-amendement n° 631, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, vise au premier alinéa du 1<sup>o</sup> du texte présenté pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, à supprimer la dernière phrase.

Le sous-amendement n° 636, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, tend à supprimer la seconde phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980.

Le sous-amendement n° 632, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, a pour objet, au quatrième alinéa du 1<sup>o</sup> du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 à remplacer le mot : « reçoit » par les mots : « peut recevoir ».

Le sous-amendement n° 633, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, tend, au cinquième alinéa du 1<sup>o</sup> du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, à remplacer les mots : « des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône » par les mots : « de la Compagnie nationale du Rhône, actionnaires ; il comprend aussi les représentants des collectivités concernées en nombre égal à celui des représentants de l'Etat et des représentants des voies navigables ».

Le sous-amendement n° 630, présenté par MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, tend, dans le cinquième alinéa du 1° du texte proposé par le paragraphe I de l'amendement n° 628 rectifié du Gouvernement pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône, à remplacer les mots : « des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône » par les mots : « de la Compagnie nationale du Rhône et des collectivités locales actionnaires de celle-ci ».

Le sous-amendement n° 634, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, vise, dans le septième alinéa du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, à supprimer les mots : « et notamment les modifications à apporter à la concession générale mentionnée ci-dessus ».

Le sous-amendement n° 635, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, a pour objet de compléter *in fine* le 2° du texte proposé par l'amendement n° 628 rectifié pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 par les mots : « au moyen de la contribution financière de l'entreprise visée au 1° du présent article ».

**MM. Marcel Charmant, René-Pierre Signé et Louis Perrein.** Monsieur le président, nous n'avons pas tous ces amendements et sous-amendements !

**M. le président.** Mes chers collègues, les cinq premiers amendements devaient être examinés après l'article 15. Mais, comme le Gouvernement a déposé avant l'article 15 un amendement n° 628 rectifié traitant du même sujet, il me paraît de bonne méthode de les appeler tous en discussion commune.

Quant aux sous-amendements qui assortissent l'amendement du Gouvernement, ils n'ont été déposés qu'à seize heures onze ; il n'a pas été possible de faire imprimer un nouveau « dérouleur ». Je me suis néanmoins assuré qu'ils avaient été distribués.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Monsieur le président, je demande la priorité pour l'amendement n° 628 rectifié.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cette demande de priorité ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** Il n'y a pas d'opposition ?...

La priorité est ordonnée.

En conséquence, la parole est à M. le ministre d'Etat, pour présenter l'amendement n° 628 rectifié.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la commission spéciale, après un débat qui a été, je le sais, approfondi, et au cours duquel elle a entendu de nombreuses parties prenantes, a proposé, dans un premier amendement, de maintenir un fonds unique dans lequel seraient fusionnés les transports terrestres classiques - TGV, transports ferroviaires régionaux, transports combinés - et les investissements nécessaires aux voies navigables.

Elle a également proposé que le fonds soit géré par un établissement public administré par un conseil composé à parité de représentants de l'Etat, de parlementaires et de représentants des collectivités territoriales.

Elle a suggéré, en outre, le maintien de la taxe de 2 centimes par kilomètre parcouru versée par les concessionnaires d'autoroutes, dont on attend un produit de

1 milliard de francs, ainsi que l'instauration d'une taxe de 0,9 centime sur tous les kilowattheures distribués, taxe qui serait payée par EDF pour 95 p. 100 et dont le rendement s'établirait à 3,5 milliards de francs.

La commission spéciale estimait que pourrait ainsi être financée et engagée, dès 1995, la réalisation de deux liaisons fluviales à grand gabarit - je suppose qu'il s'agit des liaisons Seine-Nord et Rhin-Rhône.

Tout d'abord, le message sur l'intérêt d'achever la liaison Rhin-Rhône et sur l'engagement de la réalisation des voies navigables à grand gabarit prévues au schéma directeur, en particulier les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, a bien été entendu par le Gouvernement. Mais il faut bien se rendre compte que la question est particulièrement complexe et que les coûts financiers sont très lourds. Ce n'est pas un hasard si les gouvernements successifs, et même les présidents de la République, évoquent cette réalisation depuis plus de quarante ans, et les travaux n'ont jamais été interrompus, le rythme s'est ralenti au cours des dernières années, et l'ouvrage n'est toujours pas achevé.

Quel est, aujourd'hui, l'état d'avancement des projets ?

En ce qui concerne la liaison Seine-Nord, avant tout commencement des travaux il est indispensable de réaliser 35 millions de francs d'études, qui nécessitent des délais incontournables nécessaires aux procédures d'enquête publique et doivent être étalées sur les années 1995 à 1998.

Cela suppose - et cela intéressera certains d'entre vous - ...

**M. Paul Girod.** Oui !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je vois que M. Paul Girod m'écoute attentivement, et il a raison.

Cela suppose, disais-je, qu'un choix soit fait très rapidement sur le tracé. Passera-t-il par Saint-Quentin ou non ?

**M. Paul Girod.** Oui !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** De nombreuses acquisitions foncières restent cependant à effectuer.

Pour la liaison Seine-Est, 10 millions de francs d'études sont nécessaires avant de commencer les premiers travaux d'approfondissement entre Compiègne et Reims.

Sur la liaison Rhin-Rhône, il est possible d'engager 805 millions de francs d'investissement en 1995, ainsi qu'un programme d'acquisitions foncières de 157 millions de francs, sur les 985 millions de francs qui restent à réaliser sur la totalité de la liaison, en application de la déclaration d'utilité publique en vigueur jusqu'en juin 1998.

Enfin, un programme de 228,8 millions de francs est proposé pour 1995 par Voies navigables de France sur diverses opérations en dehors de la liaison Rhin-Rhône, dont des travaux de modernisation sur la Seine et des investissements d'intermodalité.

Pour que ces différents travaux puissent avancer dans de bonnes conditions, le Gouvernement vous propose l'adoption d'un amendement tendant à insérer un article additionnel afin que soit créée une société filiale de la Compagnie nationale du Rhône et d'Electricité de France, qui sera chargée de la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Le financement sera assuré par EDF sans augmentation des tarifs d'électricité, mais par prélèvement sur les recettes dégagées par la mise à disposition des installations de production de la CNR dans les conditions contractuelles actuellement en vigueur.

Cette proposition a l'avantage de permettre l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône à partir des ressources dégagées par la CNR et sans bouleverser les équilibres juridiques administratifs et financiers actuels, évitant ainsi les inconvénients de tous ordres qui seraient la conséquence de ces bouleversements.

Le Gouvernement pense ainsi donner satisfaction aux principaux souhaits exprimés par la Haute Assemblée.

Il est, par ailleurs, proposé une modification de l'assiette et du taux de la taxe sur les concessionnaires d'ouvrages hydroélectriques afin d'éviter de pénaliser certains producteurs d'énergie hydro-électrique qui n'ont pas de lien avec les Voies navigables. Les ressources du fonds permettront en particulier la réalisation par Voies navigables de France de travaux sur les voies autres que Rhin-Rhône et, en priorité, l'engagement de 80 millions de francs d'études et d'acquisitions foncières sur la liaison Seine-Escaut dès 1995.

Tel est le sens de l'amendement n° 628 rectifié.

**M. le président.** La parole est à M. Schiélé, pour défendre les sous-amendements n° 631, 636, 632, 633, 634 et 635.

**M. Pierre Schiélé.** J'aurais souhaité intervenir sur l'article 15 ; je pensais pouvoir ainsi disposer du temps nécessaire pour indiquer ma position ainsi que celle d'un certain nombre de mes collègues sur le tracé Rhin-Rhône. Je vais néanmoins tenter de ne pas dépasser le temps de parole qui m'est imparti sur l'amendement n° 628 rectifié, me réservant, monsieur le président - je ferai alors appel à votre mansuétude - d'intervenir à nouveau sur les sous-amendements.

**M. le président.** Monsieur Schiélé, j'ai appelé les sous-amendements n° 631 à 636, et rien d'autre !

Vous avez la parole pendant cinq minutes pour défendre chacun d'eux, si vous le souhaitez, soit trente minutes ; après quoi viendra le temps des explications de vote, et vous pourrez alors reprendre la parole sur chacun d'eux, soit trente minutes ; enfin, vous pourrez expliquer, éventuellement, votre vote sur l'amendement n° 628 rectifié, ce qui portera votre temps de parole à une heure cinq.

Vous n'êtes cependant pas tenu de l'utiliser complètement ! (*Sourires.*)

**M. Pierre Schiélé.** L'exposé que vient de nous faire M. le ministre d'Etat me laisse sur ma faim. En effet, l'amendement n° 628 rectifié, que le Gouvernement a déposé ce matin, suscite, de ma part, une certaine perplexité.

Beaucoup de nos collègues considèrent que la Compagnie nationale du Rhône, société anonyme d'intérêt général qui exerce depuis maintenant plus de soixante ans dans le domaine de l'aménagement hydraulique, est aussi indiscutable dans son expérience que dans sa technicité et dans sa capacité de réalisation. Sa structure est largement suffisante pour réaliser l'aménagement des fleuves dont il est question ici.

Sa mission comporte, outre l'aménagement des fleuves, la production d'énergie sur leur parcours et le transport fluvial, aussi bien que la mise en œuvre d'ouvrages hydro-électriques agricoles. Ces attributions lui ont été confiées par l'acte institutif de ce syndicat mixte intercommunal - ce sont les collectivités territoriales et leurs établissements publics qui le composent. Nous nous demandons, dès lors, pourquoi modifier une structure opérationnelle, au capital de laquelle, il faut le rappeler, l'Etat ne participe pas du tout.

Pourquoi introduire une entité nouvelle, que l'amendement n° 628 rectifié dénomme entreprise sans en préciser le statut social, pour réaliser des ouvrages hydrauliques, alourdissant de ce fait les procédures préalables ? Pourquoi lui attribuer la qualité de maître d'ouvrage délégué, au risque, je le dis au passage, de retirer à la CNR la maîtrise d'œuvre, de générer ainsi une perte considérable de temps et d'argent - j'y reviendrai - et de déstabiliser le fonctionnement actuel de la compagnie ?

Vous agissez sans concertation avec les différents acteurs, sauf peut-être avec ceux que l'on ne connaît pas, ni avec le législateur - nous n'avons eu connaissance de cet amendement qu'aujourd'hui - bref, sans étude préalable. Tout cela nous paraît hasardeux et dangereux.

Quel intérêt avons-nous à créer une entreprise, sorte de filiale EDF-CNR, dans le conseil d'administration de laquelle, d'ailleurs, la CNR ne paraît plus ?

Pourquoi ce blocage de toute négociation entre la CNR et EDF sur le renouvellement des contrats avec des centrales telles que Génissiat ?

Pourquoi introduire EDF dans une opération de raccordement fluvial qui ne comportera pas d'ouvrage hydro-électrique ?

Bref, tout cela me paraît peu clair.

La précipitation avec laquelle le Gouvernement a déposé un amendement aussi substantiel, un amendement qui déstabilise lourdement la situation actuelle, me paraît vraiment excessive. A mon avis, nous ne pouvons que repousser ledit amendement.

Certes, le 24 octobre dernier, un communiqué de presse de Maignon faisait état de la volonté de M. le Premier ministre de réaliser les travaux de la liaison fluviale à grand gabarit Rhin-Rhône, et de les engager rapidement. Ce communiqué ajoutait que serait prochainement créée une filiale de la CNR et d'EDF pour réaliser le raccordement des deux fleuves et permettre le financement des travaux.

Il aura fallu dix jours au Gouvernement pour rédiger un texte prévoyant la mise en place de ce mécanisme complexe. Mais le Gouvernement aura royalement laissé au Sénat quelques heures pour l'analyser et en apprécier l'économie.

Je ne me sens pas capable d'envisager quelles seront les conséquences de modifications de structures aussi importantes pour l'avenir. Aussi, je souhaite que le Gouvernement retire son texte et présente un projet de loi particulier. En effet, quantité de dispositions contenues dans cet amendement sont juridiquement tout à fait discutables.

J'ai déposé une série de sous-amendements, pour le cas où la commission spéciale ne souhaiterait pas réexaminer ces dispositions et ne demanderait pas au Gouvernement de bien vouloir retirer son amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 628 rectifié, sur les sous-amendements n° 631, 636, 632, 633, 634 et 635, et pour présenter le sous-amendement n° 630.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Si l'amendement n° 628 rectifié nous a effectivement été distribué ce matin, si la commission spéciale l'a examiné à l'occasion de la suspension de séance qu'elle a demandée à quinze heures dix, nous parlons toutefois depuis bien longtemps du sujet qui y est traité.

Je me souviens en effet que, en classe de troisième, en 1964, j'avais été interrogé sur le canal Rhin-Rhône, dont l'inauguration était annoncée, dans mon livre de géo-



graphie, pour dix ans plus tard ! (*Sourires.*) Par ailleurs, si nous relisons les rapports de nos collègues rapporteur spécial de la commission des finances pour les transports terrestres et rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques sur les routes et les voies navigables, nous y trouverons une véritable litanie à ce sujet au moment de l'examen des projets de loi de finances.

Ne boudons pas aujourd'hui le plaisir que nous ressentons alors que nous est proposée une solution pour l'axe Rhin-Rhône !

**M. René-Pierre Signé.** C'est archaïque !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Cette solution, qui vaut engagement de la part du Gouvernement, répond à une préoccupation de la commission spéciale. En effet, en proposant une nouvelle rédaction pour l'article 15, relatif au fonds d'investissement des transports terrestres, en proposant d'élargir, ô combien ! les missions du fonds au moyen d'une taxation de la distribution électrique, nous avons cherché à lui donner les moyens de réaliser un effort indispensable dans le domaine des voies navigables, et d'abord sur l'axe Rhin-Rhône, ...

**M. René-Pierre Signé.** C'est archaïque, je le répète.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** ... mais aussi sur l'axe Seine-Nord : autant la liaison Rhin-Rhône peut représenter une chance pour Marseille, ...

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Et pour l'Alsace !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Et pour l'Alsace, bien évidemment !

... autant la liaison Seine-Nord devrait représenter une chance pour Le Havre.

**M. René-Pierre Signé.** Et la voie ferrée ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Le fonds des transports terrestres se préoccupera, mon cher collègue, des voies ferrées et des équipements routiers ! Mais nous n'avons pas souhaité que l'axe Rhin-Rhône - par exemple - puisse diminuer les dotations en direction des routes et des voies ferrées.

Je pense que ceux de nos collègues qui bataillent depuis des dizaines d'années à propos de la liaison Rhin-Rhône ne peuvent qu'être satisfaits de la décision que prendrait la Haute Assemblée en suivant, comme la commission spéciale, la proposition du Gouvernement.

Nous sommes donc favorables à l'amendement n° 628 rectifié du Gouvernement, et nous souhaitons que la Haute Assemblée ait conscience que nous sommes sur le point de prendre une décision importante.

**M. René Régnauld.** Ah oui !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** J'en viens aux sous-amendements présentés par M. Schiélé.

La disposition contestée au travers du sous-amendement n° 631 ne vise qu'à rappeler que la convention qui régit les relations financières entre EDF et la CNR sont en vigueur jusqu'au terme de la concession. C'est pourquoi la commission souhaite le retrait de ce sous-amendement, faute de quoi elle émettra un avis défavorable.

La commission est également défavorable au sous-amendement n° 636.

En revanche, elle accepte le sous-amendement n° 632, qui vise à ôter tout caractère obligatoire à la contribution des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône, même si elle ne voit pas comment on pourrait forcer les collectivités à participer au financement.

Quant au sous-amendement n° 633, il me paraît, au moins partiellement, satisfait par le sous-amendement n° 630, qui prévoit explicitement que la Compagnie nationale du Rhône et les collectivités locales siègeront au conseil d'administration. L'avis de la commission est donc défavorable.

Enfin, l'avis est également défavorable sur le sous-amendement n° 634 et sur le sous-amendement n° 635, car l'entretien sera financé par des péages.

**M. Jean François-Poncet, président de la commission spéciale.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission spéciale.

**M. Jean François-Poncet, président de la commission spéciale.** Je tiens à intervenir d'un mot sur ce dossier, qui est probablement l'un des plus importants de ceux qui nous sont soumis.

Je suis un peu surpris de la réaction de mon collègue et ami Pierre Schiélé. En effet, comme M. le rapporteur vient de le rappeler, le projet de liaison Rhin-Rhône est en instance depuis un demi-siècle.

Nous le sortons aujourd'hui de son éternel placard à un moment où l'axe Rhin-Danube est achevé et où la liaison Rotterdam-mer Noire laisserait de côté la totalité du territoire français. On raccroche ainsi la moitié de la France à cette liaison, qui va devenir une des principales liaisons économiques de l'Europe de demain.

**M. Louis Perrein.** Très bien !

**M. Jean François-Poncet, président de la commission spéciale.** J'affirme que l'on ne peut pas rester à l'écart.

On peut, bien sûr, discuter des conditions de financement, et je comprends, à cet égard, que certains de nos collègues ne soient pas d'accord.

On me permettra toutefois de faire observer que la solution proposée n'est pas tombée du ciel ce matin. Si nous sommes informés de la façon dont les débats se sont déroulés, la Compagnie nationale et EDF le sont aussi. Applaudit-on quand on vous appelle à financer un projet alors qu'on pouvait avoir d'autres idées d'investissement pour son *cash-flow* ?

Mais que nous, ici, au Sénat, nous n'applaudissons pas à cette décision, très franchement, j'en ai le souffle coupé. C'est une décision majeure, qui, peut-être plus que d'autres, marquera le projet relatif à l'aménagement du territoire qui nous est soumis.

**M. Jean-Pierre Fourcade.** Très bien !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je souhaite donner lecture, en l'instant, d'un extrait du rapport de la mission commune, qui a été adopté à l'unanimité de ses membres : « Consciente des difficultés budgétaires auxquelles les pouvoirs publics se trouveront confrontés dans les années à venir, la mission souhaite attirer l'attention du Gouvernement sur l'importance stratégique que revêt pour la France et l'aménagement du territoire dans la concurrence européenne la remise à niveau de notre réseau fluvial, notamment pour Rhin-Rhône. »

Aujourd'hui, prenant en compte les réalités budgétaires et financières de l'Etat, nous trouvons, grâce à la proposition qui nous est faite, une solution pour engager la liaison Rhin-Rhône sans amputer le fonds d'investissement des transports terrestres.

Nous devons donc accepter cette proposition, car nous avons ainsi la réponse à nos vœux. Le projet devient enfin réalité. Le groupe de travail sur le projet pourra devenir un comité de suivi !

C'est une chance pour l'aménagement et le développement du territoire qui nous est offerte.

**M. François Gerbaud.** Très bien !

**M. Louis Perrein.** Et le financement ?

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les sous-amendements n° 631, 636, 632, 633, 630, 634 et 635 ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Chacun se rend bien compte que nous sommes là à un moment extrêmement important du débat.

Lorsque nous avons engagé le débat dans le pays, nous avons engagé un grand débat sur le développement de la France pour les vingt prochaines années. Nous avons, dans une première étape, fait le constat des lacunes, des insuffisances, et nous avons bien noté, en particulier, que si nous n'entamons pas une action décisive, les deux tiers du territoire seraient mis à l'écart du développement de l'Europe.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Tout à fait !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Nous avons donc décidé d'engager une action déterminée et volontariste.

Comme M. le président Jean François-Poncet, je suis quelque peu stupéfait d'entendre un certain nombre de propos, même si, naturellement, chacun est libre de son analyse.

Voilà un peu plus de trente ans, parmi les grands objectifs d'une association économique des Bouches-du-Rhône que je dirigeais, figurait la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Je constate que, depuis, on n'a pas tellement avancé, c'est le moins qu'on puisse dire !

Le Gouvernement a décidé de fournir un effort particulier dans le domaine des liaisons fluviales et de classer au rang des priorités nationales la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

On nous pose un certain nombre de questions. Pourquoi ne pas utiliser les compétences exclusives de la Compagnie nationale du Rhône ? Pourquoi lui adjoindre EDF ? Pourquoi prendre l'argent d'EDF ?...

D'abord, nous associons les technologies et les compétences. Mais, surtout, c'est à l'Etat, et à personne d'autre, de décider des priorités ; ce n'est ni aux sociétés, ni aux entreprises, quelle que soit leur taille, de le faire.

**MM. Charles Descours et Jean-Pierre Fourcade.** Très bien !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** C'est à l'Etat, c'est à la représentation nationale, qu'il appartient de prendre souverainement la décision.

Je note d'ailleurs, au passage, qu'il n'y a aucune autre proposition sérieuse que celle du Gouvernement. Telle est la réalité.

**M. Emmanuel Hamel.** Il y a les amendements n° 154 rectifié *ter* et 155 rectifié *bis* !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Ce que disait tout à l'heure M. le président Jean François-Poncet est vrai : nos partenaires du nord de l'Europe ont fait des efforts décisifs et, nous, nous sommes toujours en train de parler ! Eh bien ! il faut sortir de cette situation !

Dans ces conditions, monsieur le président, la position du Gouvernement est simple.

Le Gouvernement est défavorable aux sous-amendements n° 631 et 636.

Il est, en revanche, favorable au sous-amendement n° 632, dans la mesure où il est souhaitable que les collectivités et les fonds européens participent, même s'il n'est pas possible de les y contraindre.

Le Gouvernement souhaite le retrait du sous-amendement n° 633, qui est satisfait par le sous-amendement n° 630 de la commission, auquel le Gouvernement est favorable.

Le Gouvernement est défavorable au sous-amendement n° 634.

Quant au sous-amendement n° 635, ses auteurs pourraient raisonnablement le retirer, car ce qu'il prévoit va de soi. Le financement doit coexister, mais il peut provenir d'autres sources. La rédaction proposée me paraît trop limitative.

**M. le président.** Je rappelle que l'amendement n° 628 rectifié du Gouvernement, assorti des différents sous-amendements qui viennent d'être présentés, est en discussion commune avec cinq autres amendements ; je ne pourrai donc pas le mettre aux voix avant que ceux-ci aient été exposés.

Je vais néanmoins faire statuer le Sénat sur les sous-amendements ; ainsi saurons-nous quelle est sa version exacte.

Monsieur Schiélé, maintenez-vous le sous-amendement n° 631 ?

**M. Pierre Schiélé.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je vais donc le mettre aux voix.

**M. Pierre Schiélé.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Pierre Schiélé.** De deux choses l'une : ou bien la disposition dont nous demandons la suppression n'est que la description de la situation actuelle, auquel cas c'est une pétition de principe dont on ne voit pas très bien l'utilité, ou bien alors on cherche, au travers de cette précision apparemment redondante, à geler la situation actuelle, quelle que soit la période de renégociation des contrats entre EDF et la CNR, et, dans ce cas, il faut le dire, et le dire clairement.

En fait, je ne comprends pas la rédaction proposée. Si l'on dit qu'il n'y aura pas de renégociation entre la CNR et EDF, quelle que soit la date d'extinction des contrats qui les lient, jusqu'à la fin de la concession, autrement dit 2003, cela devient clair.

Un exposé des motifs n'aurait pas été de trop. Et c'est parce que je veux absolument savoir de quoi il s'agit que je maintiens le sous-amendement.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 631, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 636.

**M. Pierre Schiélé.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Pierre Schiélé.** Que l'on me comprenne bien, car j'ai été, moi aussi, très étonné, voire effaré, à l'instar du président de la commission et de M. le ministre d'Etat, d'avoir été aussi mal compris dans mon propos liminaire.

Je ne suis pas du tout opposé à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Bien au contraire, je milite depuis plus d'un quart de siècle en ce sens. Que l'on ne me fasse donc pas dire ce que je n'ai pas dit ! C'est une déclaration claire et solennelle de ma part.

Cela dit, restent les modalités. La maîtrise d'ouvrage est confiée à l'entreprise – je n'en connais pas les statuts précis d'ailleurs, mais elle est un peu bicéphale, aux termes de la méthode retenue pour la créer – qui devient maître d'ouvrage délégué.

Cela signifie que la CNR, qui reste maître d'ouvrage, semble-t-il – mais on n'en est pas certain – ne devient plus qu'un maître d'ouvrage d'opérette, dépourvu, par conséquent, de toute possibilité d'action.

Or la CNR étant actuellement maître d'ouvrage est également maître d'œuvre. Elle peut conserver cette maîtrise d'œuvre. Elle a déjà dans ses cartons toutes les études préliminaires, dont on dit qu'elles coûtent d'ailleurs fort cher.

Vous aurez observé que M. le ministre d'Etat s'est bien gardé, tout à l'heure, de nous dire que les crédits d'études nécessaires à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône avaient été prévus. Seuls les crédits nécessaires à l'acquisition des terrains sont prévus, ce qui n'est pas du tout la même chose.

La CNR est donc prête et opérationnelle : demain, on peut lancer les appels d'offres. Si la réalisation est confiée à une autre société, la loi oblige à lancer un nouvel appel d'offres pour les études. D'ailleurs, rien ne nous dit que l'on n'aura pas affaire à un autre opérateur ! Si la Compagnie nationale du Rhône compte 650 personnes dans ses bureaux d'études, la société Rhin-Main-Danube en compte largement autant. Qui nous dit que cette dernière société ne viendra pas offrir ses services pour obtenir cette maîtrise d'œuvre ? Nous perdons donc de l'argent et du temps !

Telle est la raison – et la seule – qui a motivé le dépôt de mon sous-amendement.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 636, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 632, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Schiélé, maintenez-vous le sous-amendement n° 633, alors qu'il est satisfait par le sous-amendement n° 630 ?

**M. Pierre Schiélé.** Oui, monsieur le président, et je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Pierre Schiélé.** Ce sous-amendement n'a pas d'autre objet que d'instaurer la parité au sein du conseil d'administration de la société nouvelle.

En effet, les collectivités territoriales qui, normalement, devraient y être représentées en nombre sont en minorité par rapport aux représentants de l'Etat et de Voies navigables de France.

Je maintiens donc cet amendement, sauf si je dois comprendre qu'il n'est pas du tout dans l'esprit du Gouvernement d'assurer la parité entre les représentants de l'Etat et les représentants des collectivités territoriales.

Cela ne me choque pas dès lors que M. le ministre d'Etat, tout à l'heure, nous a dit qu'il appartenait à l'Etat, et à lui seul, de prendre la responsabilité de ces dispositions et de cette réalisation.

Si telle est l'intention du Gouvernement, à la condition élémentaire, bien sûr, qu'il garantisse le financement et le calendrier, à ce moment-là, je n'ai plus rien à redire.

Je voudrais toutefois savoir qui sera le véritable artisan de cette réalisation que nous appelons tous de nos vœux.

Mais, comme le ministre d'Etat se mure dans un silence obstiné et que je n'obtiens aucune réponse, j'en suis réduit à interpréter sa pensée intime, ce qui est toujours compliqué...

**M. René Régnault.** Silence révélateur !

**M. Marcel Charmant.** C'est de la psychanalyse !

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 633, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 630, accepté par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 634.

**M. Pierre Schiélé.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Pierre Schiélé.** J'ai cru tout à l'heure qu'on pouvait me faire une bonne manière en adoptant des sous-amendements qui n'avaient d'autre ambition que de conforter l'esprit de la décentralisation.

Le point qui nous occupe maintenant est plus important puisqu'il implique une modification de l'objet de la concession entre la CNR et l'acte constitutif qui lui confère ses pouvoirs.

Il est certain que le texte du Gouvernement va entraîner une modification de la concession générale. Est-il de bonne méthode que le législateur modifie unilatéralement des dispositions contractuelles signées par deux partenaires majeurs ? Ou alors, il faut annoncer clairement que l'un ou l'autre, ou les deux, sont sous tutelle législative ou sous tutelle de l'Etat.

A ma connaissance, ce n'est pas le cas, et il ne m'apparaît pas de bonne méthode législative de faire de telles confusions.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 634, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 635.

**M. Pierre Schiélé.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Pierre Schiélé.** Ce sous-amendement est d'une simplicité élémentaire ; n'importe quel gestionnaire local de la plus petite commune de France serait à même de le comprendre.

En effet, lorsque l'on demande à quelqu'un d'entretenir des ouvrages, en général, on lui dit comment financer cet entretien. Or, dans le cas présent, apparemment, c'est

la filiale qui va drainer la totalité des crédits nécessaires à la réalisation des ouvrages ; personne ne parle de l'entretien. Je ne sais pas du tout comment la Compagnie nationale du Rhône va faire face aux dépenses d'entretien dont on lui confie la charge et dont on ne connaît pas la contrepartie financière.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 635, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Monsieur Bourdin, maintenez-vous l'amendement n° 154 rectifié *ter* ?

**M. Joël Bourdin.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 154 rectifié *ter* est retiré.

En conséquence, le sous-amendement n° 545 n'a plus d'objet.

**M. le président.** Monsieur Bourdin, l'amendement n° 155 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Joël Bourdin.** Je le retire.

**M. le président.** Maintenez-vous l'amendement n° 356 rectifié ?

**M. Joël Bourdin.** Je le retire également.

**M. le président.** Les amendements n° 155 rectifié *bis* et 356 rectifié sont retirés.

Monsieur Schiélé, maintenez-vous l'amendement n° 500 rectifié ?

**M. Pierre Schiélé.** Je le retire ! Tout devient sans intérêt !

**M. le président.** L'amendement n° 500 rectifié est retiré.

L'amendement n° 544 est-il soutenu ?..

Je vais mettre aux voix l'amendement n° 628 rectifié, modifié par les sous-amendements n° 632 et 630.

**M. Emmanuel Hamel.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Hamel, qui est déjà, je le vois, en position de combat.

**M. Emmanuel Hamel.** Si c'est une position de combat, monsieur le président, c'est que celui-ci en vaut la peine !

Je veux simplement faire part au Sénat de ma tristesse et de mon inquiétude face à l'amendement n° 628 rectifié présenté par le Gouvernement.

Monsieur le ministre d'Etat, comprenez-nous, ou, du moins, essayez de nous comprendre !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je vais avoir du mal, monsieur Hamel, mais je vais essayer !

**M. Emmanuel Hamel.** Faites un effort !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je vous le promets, monsieur Hamel !

**M. Emmanuel Hamel.** Voilà des décennies que l'on parle de la liaison Rhin-Rhône et des liaisons Seine-Nord et Seine-Est.

**M. Marcel Charmant.** C'est trop tard !

**M. Emmanuel Hamel.** Vous savez comme moi, monsieur le ministre d'Etat, que les cabinets ministériels et la direction du budget méprisent systématiquement les arguments qui militent en faveur du développement des voies navigables. Cette attitude explique le retard important que la France enregistre actuellement, notamment par

rapport à l'Allemagne, qui, elle, y croit, puisqu'elle a consacré les crédits nécessaires à la réalisation de la liaison Rhin-Danube.

Monsieur le ministre d'Etat, en présentant tout à l'heure l'amendement n° 628 rectifié, vous avez souligné l'absence d'autres propositions.

**M. René-Pierre Signé.** C'est irrémédiable !

**M. Emmanuel Hamel.** Dois-je rappeler que notre éminent collègue Joël Bourdin a, en raison de l'atmosphère qui régnait dans cet hémicycle...

**M. René-Pierre Signé.** Ah !

**M. Emmanuel Hamel...** et des rapports de force, retiré les amendements n° 154 rectifié *ter* et 155 rectifié *bis*, qui nous donnaient des assurances sur la réalisation de la liaison fluviale Rhin-Rhône.

**M. René Régnault.** C'est de l'oppression !

**M. Emmanuel Hamel.** La vallée du Rhône est étranglée par le développement démentiel du trafic des poids lourds. Le nombre d'accidents mortels augmente chaque année. Cette région est asphyxiée sur le plan économique. Or il existe un moyen de redonner un peu d'air à cette région et, à travers elle, aux autres régions de France : la liaison Rhin-Rhône !

Quelle certitude nous donne l'amendement n° 628 rectifié qui a été soumis ce matin à la commission ? Nous avons à peine eu le temps d'y réfléchir et de voir si les intentions qu'il contenait étaient sincères ou s'il ne s'agissait que d'un artifice. Comprenez notre doute.

Certains affirment que la liaison Rhin-Rhône va enfin être réalisée. Nos collègues spécialistes de ces problèmes avaient mis au point des amendements qui nous donnaient la certitude qu'elle le serait, sans que cette réalisation pèse réellement sur les finances publiques. Or voilà qu'on nous propose un nouveau système.

Je suis envahi d'un immense doute. Je crains, en effet, que l'amendement n° 628 rectifié ne serve qu'à faire croire à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône d'ici à 2010 et que, malheureusement, la situation n'évolue guère. C'est pourquoi je déplore le retrait des amendements n° 154 rectifié *ter* et 155 rectifié *bis*, qui nous auraient donné des certitudes.

**M. Robert Vizet.** Nous sommes en pleine hypocrisie.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je veux m'adresser en toute amitié à notre collègue M. Hamel. Je lui demande de se reporter au troisième alinéa du texte proposé par l'amendement n° 628 rectifié pour l'article 2 de la loi du 4 janvier 1980. Il se rendra alors compte que la commission n'accepte nullement un marché de dupes - elle ne le fait d'ailleurs jamais ; elle l'a déjà démontré, notamment à propos des établissements publics financiers.

Cet alinéa dispose : « L'ensemble des travaux devra être achevé au plus tard en l'an 2010. » C'est écrit et cela figurera dans la loi, si elle est adoptée en l'état.

Je vous supplie de croire, monsieur Hamel, que c'est une chance pour notre pays et que ce moment est important, presque solennel, s'agissant de la réalisation de cette liaison qui a fait l'objet de débats depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

**M. Marcel Charmant.** Heureusement que vous êtes là !

**M. Pierre Schiélé.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Pierre Schiélé.** Je fais miennes toutes les observations que vient de formuler mon collègue et ami M. Hamel. J'ajouterai à ses doutes ma grande déception.

Je ne partage malheureusement pas les divines certitudes de M. le rapporteur. Ma méfiance est peut-être due au fait que je suis depuis longtemps sénateur : j'ai vu tant de fois de bonnes résolutions prises à un moment donné, puis reportées. Une loi en chasse ou en cache une autre !

**M. René-Pierre Signé.** Les gouvernements changent !

**M. Pierre Schiélé.** Permettez-moi d'ajouter deux observations.

Je ne crois pas à la transparence de cet amendement, pas plus qu'à la négociation qui aurait été engagée, notamment avec le président de la Compagnie nationale du Rhône. Si tel a été réellement le cas, dites-nous à quelle date elle s'est tenue et sur quoi elle a porté.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Son président est là ! Il vous écoute, et il doit vous remercier !

**M. Pierre Schiélé.** Il m'écoute, mais il va également écouter vos réponses, puisque je vous interroge, monsieur le ministre d'Etat !

Pour ces nombreuses raisons, je ne voterai pas cet amendement.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** J'espère justement que vous voterez contre !

**M. Michel Souplet.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Michel Souplet.** M. le rapporteur a déclaré tout à l'heure que la liaison Rhin-Rhône était évoquée depuis quarante ans mais que la situation n'avait guère évolué.

J'habite près de Compiègne : depuis vingt ans, les péniches à grand gabarit naviguent jusqu'à cette ville, mais celle-ci est un cul-de-sac. Aussi ai-je entendu avec plaisir, M. le ministre d'Etat annoncer que, d'ici à sept ou huit ans, la liaison Seine-Nord serait réalisée et que, d'ici à dix ans, la liaison Seine-Est par Reims le serait également. Je ne puis que me réjouir de cette perspective. Des échéances sont enfin fixées et le financement est programmé. Même si les délais devaient être un peu dépassés, je suis satisfait de constater qu'on reparle, pour la première fois depuis bien longtemps, de cette liaison fluviale.

Je voterai donc l'amendement n° 628 rectifié.

**M. Henri Collard.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Henri Collard.** Le sous-amendement n° 545 avait justement pour objet de faire part au Gouvernement de l'intérêt porté par les Normands à la réalisation des liaisons Seine-Nord et Seine-Est.

M. le ministre d'Etat nous a donné un début d'assurance, puisqu'il a indiqué que quelque 50 millions de francs seraient débloqués pour procéder à des études dans les deux ou trois ans à venir.

Je peux donc supposer, faisant confiance à M. le ministre d'Etat ainsi qu'à ses successeurs, qu'un tel engagement financier ne sera pas vain et que les travaux suivront.

Je voterai donc, moi aussi, l'amendement n° 628 rectifié du Gouvernement.

**M. Paul Girod.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod.

**M. Paul Girod.** J'ai, avec M. Marini, déposé un amendement n° 215 rectifié *sexies* tendant à créer un fonds d'investissement fluvial distinct du fonds d'investissement des transports terrestres. Nous souhaitons, en effet, que la concurrence entre la liaison Rhin-Rhône et les autres liaisons fluviales du nord de la France n'aboutisse pas à l'étranglement de la deuxième série de projets.

D'une certaine manière, l'amendement n° 628 rectifié du Gouvernement, qui prévoit le financement de la liaison Rhin-Rhône, réservant ainsi le fonds d'investissement des transports terrestres aux autres liaisons fluviales, lève un peu l'hypothèque qui grevait les liaisons fluviales du nord de la France. Je me réjouis donc de voir que nous nous acheminons vers une solution.

Cela dit, je voudrais tout de même vous livrer deux réflexions.

En premier lieu, certaines objections d'ordre juridique formulées tout à l'heure par M. Schiélé n'ont pas reçu de réponse juridique, et je ne suis pas tout à fait certain que le Sénat ait eu parfaitement raison de rejeter deux des sous-amendements qu'il avait déposés.

En deuxième lieu, la liaison Rhin-Rhône n'a d'intérêt pour la France que dans la mesure où le port de Marseille y trouvera son avantage et exploitera convenablement l'infrastructure ainsi mise en place.

L'achèvement de la liaison Rhin-Rhône est prévu d'ici à 2010. Je crains que d'ici là le port de Marseille ne soit mort, un certain nombre de personnes à l'intérieur de celui-ci s'employant avec un talent sans pareil à le tuer.

Je lis, en effet, tous les jours des articles relatifs à des mouvements de grève plus ou moins violents, ainsi que des annonces des affréteurs, qui, les uns après les autres, abandonnent l'escale de Marseille, le déchargement des navires n'y étant plus assuré dans des conditions acceptables.

Nous allons engager des fonds très importants, levés sur des péages concernant déjà, pour une bonne part, la même voie d'eau et qui vont bien entendu venir aussi grever l'acheminement vers le port de Marseille.

Je le dis très franchement, si le syndicat des dockers du port de Marseille continue son travail de démolition systématique, nous aurons certainement construit une très belle voie d'eau, mais le trafic s'acheminera vers Rotterdam, en passant par le Rhin.

**M. Ivan Renar.** C'est un peu facile !

**M. René Régnauld.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. René Régnauld.** Il est des points sur lesquels, je le dis d'emblée, nous serons d'accord.

S'agissant du financement de la liaison Rhin-Rhône, aucun doute ne subsiste dans nos esprits : le groupe socialiste est très favorable à la réalisation de cette liaison.

Lorsque M. le rapporteur déclare que son financement ne sera pas imputé sur le fonds d'investissement des transports terrestres, après tout, pourquoi pas ? Ces propos ne mangent pas de pain, et nous pourrions les approuver.

Lorsque M. le ministre d'Etat déclare qu'il revient à l'Etat de décider la réalisation de grandes opérations de ce type, je ne le conteste pas.

Je ne m'arrêterai pas là. Il a fait référence tout à l'heure au débat qui a été engagé devant le pays. Nous sommes nombreux à avoir compris qu'il ne s'agissait pas

de simples intentions et que l'Etat apporterait sa contribution. Or j'entends dire, ici et là, que l'Etat n'a pas de moyens et que, en conséquence, il faut trouver quelques solutions habiles.

Voilà où nos avis divergent !

Je me demande si l'amendement n° 628 rectifié n'est pas au cœur du problème du financement. En effet, quels que soient les engagements pris et les intentions annoncées, chacun sait qu'un problème se pose.

Il est vrai - j'y reviendrai - que nous sommes en train de prendre un virage, puisqu'on va demander aux usagers, et à eux seuls, de financer des investissements auxquels, depuis plus de vingt-cinq ans, ils n'avaient jamais participé.

Le dispositif qui nous est ainsi proposé suscite plus d'inquiétude que les dispositifs précédents. Cette participation, nous a-t-on dit, pourrait se traduire par une augmentation de 0,9 centime du kilowattheure. Ici, rien n'est dit, il est simplement indiqué qu'EDF notamment apportera son concours.

Soyons clairs : le financement sera répercuté sur quelqu'un, et ce sera sur le consommateur ! Sous couvert d'aménagement du territoire, on va donc demander aux consommateurs, y compris à ceux qui vivent dans des régions défavorisées et qui attendent précisément que ce réaménagement permette de réparer les inéquités ou les inégalités, de participer au financement, à égalité avec tous les autres ! Cette disposition est non seulement inacceptable, mais nullement conforme à l'espoir que l'on pouvait fonder dans ce projet. C'est pourtant bien la voie que nous empruntons ici.

Le Gouvernement ne garantit pas qu'il n'y aura pas de répercussion sur le prix du kilowattheure facturé au consommateur ; d'ailleurs, il ne le peut pas, car il sait pertinemment qu'il y en aura une ! En effet, s'il encadrait les prix au point qu'EDF ne puisse pas répercuter la charge du financement, et donc ne dispose pas des moyens nécessaires, l'objectif fixé pour l'horizon 2010 ne serait pas atteint ! Et si la date était repoussée ?

Nous souhaitons, nous, que cette réalisation se fasse, mais le financement doit être autre, car celui qui est prévu ne nous satisfait pas, et nous refusons la dérive qui consiste à faire financer l'aménagement du territoire par les consommateurs que nous sommes.

Nous sommes par conséquent hostiles à l'amendement n° 628 rectifié.

**M. Marcel Charmant.** Très bien !

**M. Ivan Renar.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Ivan Renar.** Le groupe communiste votera résolument contre l'amendement n° 628 rectifié, car il s'inscrit dans la multiplication des prélèvements effectués sur l'établissement public EDF.

Mais, soyons clairs : ce n'est pas l'utilité des voies navigables telles que Rhin-Rhône, Seine-Nord ou Seine-Est qui est en cause. Nous, communistes, sommes pour une complémentarité harmonieuse des différents moyens de transport et, dans ce cas précis, pour la mise à niveau de notre réseau fluvial. Mais, ce n'est pas cela qui est au centre du débat. Ce sont, en réalité, des financements à venir. Qui va agir ? Qui va payer quoi ?

L'argumentation développée tant par le Gouvernement que par la commission n'est pas acceptable, car elle ne reflète pas la réalité des relations entre EDF et la CNR.

Dans la loi de nationalisation de l'électricité et du gaz de 1946, il était tout naturellement prévu la liquidation de la CNR qu'EDF était appelé à remplacer dans ses missions sur le Rhône, comme ce fut d'ailleurs le cas sur le Rhin.

Cette liquidation était subordonnée à une loi qui devait intervenir dans l'année. Mais elle n'est jamais intervenue. Les relations entre la CNR et EDF furent donc définies par un protocole en date du 27 novembre 1948 et complétées, depuis, par des avenants.

Ce bref rappel montre que la CNR n'est pas un producteur d'électricité. La conduite, l'entretien et le renouvellement du matériel des usines hydroélectriques qu'elle a construites sont assurés par EDF, qui supporte les charges correspondantes.

De plus, en application des accords entre EDF et la CNR, l'amortissement financier des emprunts contractés par la CNR pour la construction de ces ouvrages, ainsi que les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des ouvrages de navigation sont pris en charge par EDF au moyen de redevances versées mensuellement à la CNR.

En outre, pour les frais généraux, EDF verse une redevance complémentaire représentant 5 p. 100 à 6 p. 100 du total des redevances mentionnées.

Parler de « rente du Rhône » revient à tromper la nation, puisque ce sont en réalité tous les abonnés d'EDF qui ont supporté les amortissements des emprunts, emprunts qui, il faut bien le dire, sont de courte durée par rapport à la durée de vie des ouvrages en question. Autrement dit, le prix de revient du kilowattheure issu des usines du Rhône est d'autant plus faible qu'il a été plus élevé par le passé !

Les abonnés d'EDF ont participé au financement des ouvrages hydrauliques du Rhône ; pourquoi devraient-ils être privés aujourd'hui du bénéfice de cette « rente » ?

Comme le soulignait un ancien président d'EDF, M. Marcel Boiteux, « jamais EDF n'en aurait lancé la construction, sauf importante subvention de l'Etat, s'il avait été décidé qu'elles devraient être rentables sur la seule durée de l'amortissement financier »

Leur rentabilité n'était plus ou moins acquise que sur la totalité de leur durée de vie. EDF a en quelque sorte acquis, au cours des années d'amortissement accéléré, le droit de bénéficier ensuite d'un prix du kilowattheure bon marché et ce droit concerne désormais l'ensemble des usagers, qu'ils soient des particuliers ou des entreprises.

Ce droit est aujourd'hui estimé en capital à quelque 35 milliards de francs. Décider que les usagers de l'électricité financeront le développement des voies navigables conduira irrémédiablement à une augmentation importante des factures d'électricité.

**M. Jean Garcia.** Très bien !

**M. Ivan Renar.** Cette augmentation sera d'autant plus importante que les projets de prélèvements abusifs se multiplieront. Ils conduiraient, pour ceux qui sont déjà évalués à ce jour, à une augmentation de près de 10 p. 100 de la facture d'électricité des usagers.

En conséquence, nous rejetons catégoriquement cet amendement n° 628 rectifié, dont la philosophie et l'économie n'auront en réalité pour effet que d'entériner et d'organiser encore plus le désengagement de l'Etat de la politique des transports intérieurs. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

**M. Robert Vizet.** Voilà ce qu'il fallait dire !



**M. Joël Bourdin.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Joël Bourdin.** Je remercie M. Hamel d'avoir fait référence aux deux amendements que j'ai effectivement retirés. Je l'ai fait car l'amendement n° 628 rectifié du Gouvernement, modifié par le sous-amendement n° 630 de la commission spéciale, à laquelle j'appartiens, m'a donné satisfaction. Je n'avais donc aucune raison de maintenir mes propositions.

Il est un objectif qui a été rappelé par M. le président de la commission spéciale et qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est la réalisation de la liaison Rhin-Rhône, dont on parle depuis des décennies ! La solution proposée me semble convenable et bien adaptée, et j'approuve l'échéance fixée à 2010.

Le travail qui a été accompli, tant en commission spéciale qu'ici même, a permis que le schéma évolue beaucoup au cours de la semaine.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Tout à fait !

**M. Joël Bourdin.** L'amendement que j'avais déposé au début de la semaine – et que je trouvais alors bien, puisque je l'avais déposé (*Sourires*) – a été suivi par d'autres amendements de grande qualité, ce qui a obligé le Gouvernement à nous faire des propositions tenant compte de nos sollicitations. (*M. le ministre d'Etat fait un signe d'assentiment.*)

Le texte maintenant issu de nos travaux me paraît convenable.

L'Assemblée nationale a longuement examiné le problème, mais les débats qui ont eu lieu et que j'ai suivis n'ont débouché sur rien. La commission spéciale et le Sénat ont donc bien travaillé et, en adoptant l'amendement n° 628 rectifié, modifié par le sous-amendement n° 630 de la commission, nous aurons nettement fait avancer les choses et surtout permis de dégager les moyens nécessaires à la réalisation d'infrastructures d'un très grand intérêt pour la France !

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

Je mets aux voix, modifié, l'amendement n° 628 rectifié, accepté par la commission.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

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° 22 :

Nombre de votants .....	317
Nombre de suffrages exprimés .....	312
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	157
Pour l'adoption .....	230
Contre .....	82

Le Sénat a adopté.

En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 15.

## Article 15

**M. le président.** « Art. 15. – I. – 1° Un fonds d'investissement des transports terrestres participe :

« – au financement du réseau TGV inscrit au schéma directeur national ;

« – aux investissements nécessaires au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ;

« – aux investissements nécessaires au développement des transports combinés ;

« – aux investissements routiers nationaux et particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile.

« 2° a) Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 302 bis ZB ainsi rédigé :

« Art. 302 bis ZB. – Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers.

« Le tarif de la taxe est fixé à 2 centimes par kilomètre parcouru.

« La taxe est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe. »

« b) Un décret en Conseil d'Etat fixe la durée des concessions en tenant compte des incidences de la taxe susvisée sur l'équilibre des sociétés concessionnaires.

« II. – 1° Un fonds d'investissement fluvial participe à la réalisation des voies navigables figurant au schéma directeur des voies navigables.

« 2° Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 302 bis ZA ainsi rédigé :

« Art. 302 bis ZA. – A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés acquittent une taxe assise sur le nombre de kilowattheures produits. Le taux de la taxe est de 1,4 centime par kilowattheure produit.

« La taxe est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe. »

Sur l'article, la parole est à M. Girod.

**M. Paul Girod.** Dans un texte d'orientation, il y a un peu de lyrique, il y a de l'orientation et il y a aussi du concret. Je crois que, avec l'article 15, comme, d'une certaine façon, avec l'article 14 et avec l'amendement n° 628 rectifié, nous sommes dans le concret, dans la mesure où il s'agit des moyens qui vont effectivement permettre d'aménager notre territoire, en l'occurrence dans le domaine des voies de communication.

Tous ici, mais surtout ceux d'entre nous qui représentent des régions très enclavées, nous savons bien que, sans moyens de communication, il est très difficile de favoriser le développement.

Voilà quelques heures, j'ai été amené à exprimer mon scepticisme devant le caractère inutilement volontariste – sauf à mobiliser des fonds des collectivités territoriales au-delà de ceux qui le sont déjà, et à un niveau déjà ressenti comme excessif – de la fameuse desserte mettant tous les points du territoire à moins d'une demi-heure de voiture des grandes infrastructures de communication.

Il n'en est pas moins vrai que le développement des grandes infrastructures de communication, notamment terrestres, constitue un des éléments essentiels du développement du territoire.

A l'Assemblée nationale, le Gouvernement a proposé l'institution d'un compte d'affectation spéciale. La commission nous propose la création d'un établissement public pour l'ensemble des transports terrestres. Le débat qui vient d'avoir lieu sur les transports aériens me permet de penser que le Gouvernement acceptera, là encore, la création d'un établissement public. Une telle solution, même si M. le ministre d'Etat donnait tout à l'heure des assurances quant au compte d'affectation spéciale, offre tout de même plus de sécurité au regard de l'affectation des ressources aux objectifs visés.

Ce fonds va donc être consacré à la fois aux transports ferroviaires, aux transports routiers et aux voies navigables.

Je suis de ceux qui souhaitent que l'identification de la part des ressources affectées aux voies navigables soit la plus claire possible. Je suis même de ceux qui souhaitent qu'il y ait non pas un mais deux fonds pour les transports terrestres : un pour le rail et la route et un pour les voies navigables.

Il est vrai que l'adoption par le Sénat, voilà quelques instants, de l'amendement n° 628 rectifié est de nature à apaiser une partie des craintes que je pouvais avoir. En effet, à défaut de cette nouvelle disposition, dans le cas d'un fonds unique, compte tenu des sommes envisagées, la liaison Rhin-Rhône aurait vraisemblablement, absorbé la quasi-totalité des ressources disponibles et stérilisé tout projet concernant les liaisons Seine-Nord et Seine-Est et même la modernisation de la Seine.

Autrement dit, si j'obtenais la scission du fonds en deux, je serais ravi, mais, si je ne l'obtenais pas, compte tenu de l'adoption de l'amendement n° 628 rectifié, je serais un peu moins mari !

Dans la mesure où nous allons être amenés à travailler essentiellement sur l'amendement de la commission spéciale - et, après tout, c'est bien pour nous faire des propositions qu'elle a été constituée - plus que sur le texte de l'article 15 tel qu'il nous est transmis par l'Assemblée nationale, c'est à cet amendement que je vais maintenant consacrer mon propos.

Sans doute afin de tenir compte de l'amendement du Gouvernement que nous venons de voter et des exigences de celui-ci quant à la création d'établissements publics, la commission a rectifié son amendement n° 95.

Toutefois, cette rectification me rend perplexe. Elle permet d'introduire une disposition parallèle à celle qui avait été insérée pour le fonds relatif au transport aérien, disposition qui tend à exclure les dépenses de structure des investissements auxquels sont affectées les ressources du fonds.

Je voudrais rendre M. le rapporteur attentif à ce qui me semble être une erreur de rédaction ou qui appelle au moins quelques éclaircissements.

Si je comprends bien le contenu de l'avant-dernier alinéa de l'amendement n° 95 rectifié, le produit des taxes ne pourra satisfaire que les besoins correspondant aux troisième et septième alinéas, à l'exclusion de toute dépense de structure.

Or, selon le texte même de l'amendement, ces taxes sont destinées à assurer l'ensemble des missions de l'établissement public.

Ainsi, d'un côté, les taxes sont levées pour assurer l'ensemble des missions de l'établissement public et, de l'autre, trois alinéas plus loin, le produit des taxes est expressément réservé aux emplois prévus aux troisième et septième alinéas du paragraphe I, c'est-à-dire à l'exclusion de toute dépense de structure.

Si l'on suit à la lettre l'avant-dernier alinéa du texte proposé par la commission, on exclut du bénéfice du produit des taxes le financement du réseau ferroviaire à grande vitesse, les investissements nécessaires au développement des transports combinés et les investissements routiers nationaux « particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile », alors que se trouvait là, me semble-t-il, la raison majeure de la mise en place de ce fonds.

Je vous serais obligé, monsieur le rapporteur, soit de me montrer en quoi la lecture que je fais de l'amendement est erronée, soit de lever la contradiction que j'ai soulignée.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Monsieur Girod, je tiens à vous rassurer tout de suite, nous avons bien écrit : « au troisième à septième alinéas » et non pas « aux troisième et septième alinéas ». Le produit des taxes est donc bien affecté aux emplois prévus aux troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième alinéas.

**M. Paul Girod.** Je crois qu'il était utile que cela fût précisé.

**M. le président.** Sur l'article, la parole est à M. de Catuelan.

**M. Louis de Catuelan.** L'article 15 et plus précisément le texte proposé pour l'article 302 bis ZA du code général des impôts, relatif aux voies fluviales, prévoit la création d'un fonds d'investissement destiné à relancer un moyen de transport qui a effectivement grand besoin d'être relancé.

Il s'agit là d'un sujet qui me tient à cœur depuis mon arrivée au Sénat. Je fais d'ailleurs partie du groupe de travail sur la liaison Rhin-Rhône, au sein duquel nous travaillons beaucoup, sous la présidence de M. Rocca Serra. J'ai également été le rapporteur du projet de loi relatif à la création de Voies navigables de France et, plus récemment, du texte sur l'exploitation commerciale des voies navigables.

Au cours de ces dernières années, nous avons nourri des espérances mais aussi accusé des déceptions. Nous avons entendu des thuriféraires des voies navigables ainsi que des détracteurs, plus discrets mais plus efficaces.

Voici cependant que l'espoir renaît puisque nous débattons, à propos de l'aménagement du territoire, des moyens propres à concrétiser les projets, et je ne puis cacher ma satisfaction. Il est grand temps et si j'ose dire, il convient de « mettre le paquet » !

Notre réseau fluvial se caractérise, pour l'essentiel, par sa désuétude et son mauvais état ; il ne répond pas aux besoins.

Alors qu'il était le premier d'Europe au XIX<sup>e</sup> siècle, il a été négligé au profit d'autres moyens de transport, notamment le rail. Aujourd'hui, l'urgence de sa modernisation est évidente.

Pendant que nous perdions du temps, l'Allemagne s'affairait : le canal Rhin-Danube a permis de relier le port de Rotterdam à la mer Noire, et le trafic s'y est accru de 20 p. 100 en 1993. Voilà un chiffre éloquent !

Cela explique pourquoi nous ne pouvons concurrencer des ports comme Rotterdam ou Anvers, desservis pour 25 p. 100 par la voie fluviale. Il faut voir là un facteur non négligeable du mauvais fonctionnement de nos ports, d'autant que, au-delà de la liaison Rhin-Rhône, il ne faut pas oublier Seine-Nord, Seine-Est et, surtout, Saône-Moselle.

C'est la raison pour laquelle je me félicite de cette disposition et je soutiendrai les amendements qui visent à renforcer les moyens prévus. Il y a là une grande œuvre à accomplir, d'autant que nous sommes très en retard. Il faut donc agir très vite.

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

**Mme Anne Heinis.** Non seulement je ne conteste pas l'intérêt qu'il y a à créer un fonds d'investissement des transports terrestres dans le cadre de ce projet de loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire, mais j'estime même cette création tout à fait nécessaire.

Néanmoins, je constate qu'à l'issue de l'examen du texte par l'Assemblée nationale, puis par notre commission spéciale, des incertitudes, des imprécisions, voire des imperfections persistent quant à la vocation, l'organisation et le financement de ce fonds.

N'y a-t-il pas disproportion entre les domaines très étendus d'intervention du fonds et ses ressources, somme toute modestes ?

L'excellent rapport de M. Gérard Larcher nous éclaire précisément à ce sujet, énonçant d'ailleurs d'emblée les termes de la disproportion : 2,1 milliards de francs de recettes par an pour participer au financement d'investissements très importants, voire gigantesques, puisque 450 milliards de francs pourraient être nécessaires à l'achèvement de la totalité du réseau ferroviaire TGV, et 55 milliards de francs à l'achèvement du schéma directeur des voies navigables.

Significatif est le chiffre cité par M. le rapporteur concernant la route : 74 555 700 000 francs, chiffre qui regroupe le volet routier des contrats de plan Etat-région pour la période 1994-1998 ainsi que les programmes dits d'accélération - route des estuaires, RN 88, notamment - et les programmes spécifiques - A 20, A 75 et RN 7.

Dieu sait si ces programmes sont nécessaires !

J'en veux pour preuve le handicap considérable que constituent, pour la Manche, les délais interminables pris pour l'élargissement de la RN 13, commencé voilà beaucoup plus de dix ans, et pour l'électrification de la ligne Paris-Cherbourg, qui devrait être achevée dans dix-huit mois.

Notre autre exigence, en matière de grandes liaisons de désenclavement, concerne la route des estuaires et son raccordement, qui doit éviter qu'elle ne joue un rôle inverse de celui qui en est attendu.

N'est-il pas à craindre que ce ne soient précisément les routes qui bénéficient le moins du fonds ? Seules les routes des zones difficiles seraient-elles concernées, comme le proposent certains de nos collègues ?

Selon moi, c'est l'ensemble des grandes charpentes routières du pays qui est en cause ; elles sont capitales pour l'aménagement du territoire.

Comme on ne peut pas tout faire en même temps, les priorités devraient être fixées à la lumière de ce que j'appelle les « nécessités d'usage » plus qu'en fonction de principes généraux, même si l'ensemble s'inscrit dans un schéma directeur, et cela au niveau des départements et des régions.

En fait, il s'agit de savoir comment seront ventilés les crédits du fonds, si nous voulons développer à la fois les autoroutes et les autres routes.

Le fait de financer l'ensemble des transports ferroviaires et routiers par le biais d'une seule taxe sur les sociétés autoroutières ne constitue-t-il pas une confusion pénalisante ? Le risque n'est pas mince pour ces dernières d'être freinées dans la réalisation du réseau autoroutier, en raison même de la fragilisation de leur situation financière.

N'est-ce pas en contradiction avec l'objectif poursuivi par le Gouvernement d'accélérer le programme autoroutier inscrit au schéma directeur du réseau national, soit la réalisation de 2 600 kilomètres d'autoroutes concédées sur dix ans et non plus sur quinze ans ?

La mise en œuvre de cet objectif ne pourra être engagée que si les six sociétés d'économie mixte autoroutières sont regroupées autour de trois pôles régionaux forts, ce qui est en train de se faire.

Il reste que les fonds propres de ces sociétés ayant été renforcés et la recapitalisation par l'Etat se situant au niveau de 950 millions de francs, il semble étonnant de proposer d'opérer une ponction d'une somme quasiment équivalente.

En tout état de cause, il apparaît que le mode de financement du fonds d'investissement des transports terrestres n'est pas satisfaisant et qu'il ne répond pas aux objectifs qu'on lui a fixés, faute d'être alimenté de façon convenable et suffisante.

Il semble que la commission spéciale, consciente de ces difficultés, ait cherché des solutions, de même que certains de nos collègues. Nous allons les examiner dans quelques instants.

Telles sont les observations que je voulais formuler devant la Haute Assemblée, en lui faisant mesurer certaines distorsions qui risquent, si l'on n'y prend pas garde, d'être créatrices de nouvelles inégalités.

#### Rappel au règlement

**M. René-Pierre Signé.** Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

**M. René-Pierre Signé.** Monsieur le président, je souhaiterais vous demander si vous avez une idée sur le déroulement ultérieur de nos travaux. Aurons-nous terminé la discussion de ce projet de loi sur l'aménagement du territoire lundi, comme prévu ? Entamerons-nous la discussion du projet de loi sur la sécurité mardi ? La fin de la discussion du présent projet de loi sera-t-elle repoussée à mercredi ?

Dans la mesure où nous avons de nombreuses obligations locales, qui doivent s'intercaler dans notre travail de parlementaires, nous vous serions reconnaissants, monsieur le président, de nous faire part des informations qui auraient pu être portées à votre connaissance.

**M. le président.** Mon cher collègue, votre question vient à propos. Vous ne me l'auriez pas posée que, fatalement, à la fin de la séance, j'aurais été amené à répéter ce que j'ai dit dans la nuit de jeudi à vendredi avant de lever la séance, puis hier soir, dans les mêmes conditions, à savoir que nous n'aurons pas terminé l'examen de ce projet de loi lundi soir.

J'ai demandé au Gouvernement de bien vouloir nous donner des indications sur la suite de nos travaux.

En cet instant, il nous reste 286 amendements à examiner. Nous avons encore une heure trente de débat cet après-midi. Lundi, nous pourrions avoir dix heures trente

de débat, ce qui fait douze heures au total. Or, au train où nous allons, vingt-cinq heures de débat sont encore nécessaires. Il en manque par conséquent treize, sans compter les explications de vote.

Si nous siégeons tout mardi, cela fera au moins dix heures trente supplémentaires de travail. Nous pourrions donc en terminer dans la nuit, à condition de siéger très tard.

Monsieur le ministre d'Etat - et je regrette que le Gouvernement n'ait pas entendu les deux appels que je lui ai lancés précédemment - il serait bon que nos collègues soient informés de la solution qui sera retenue par le Gouvernement, seul maître de l'ordre du jour prioritaire. Ils ont besoin de savoir quel texte sera en discussion mardi matin.

Je ne sais pas si vous êtes en mesure de nous répondre. En tout cas, j'espère que le ministre délégué aux relations avec le Sénat pourra nous informer avant la fin de la présente séance.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Votre assemblée accorde à ce débat beaucoup d'importance. C'est légitime de la part des sénateurs.

Il est bien évident que le Gouvernement ne souhaite pas que l'examen du présent texte soit interrompu. Je pense que M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat vous confirmera dès que possible...

**M. le président.** Il suffit que vous nous le disiez, monsieur le ministre d'Etat !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** ... que l'examen de ce texte sera conduit jusqu'à son terme.

**M. le président.** Cela veut donc dire que le projet de loi relatif à la sécurité ne viendra en discussion que lorsque l'examen du présent projet de loi sera achevé.

Mardi, nous travaillerons donc de nouveau sur l'aménagement du territoire, avec l'espoir, compte tenu du fait qu'il n'est pas prévu de séance mercredi matin, d'en terminer dans la nuit.

Pour ma part, je suis à la disposition du Sénat et du Gouvernement, comme tous mes collègues vice-présidents.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je voudrais porter à la connaissance de nos collègues que la commission spéciale se réunira lundi matin à neuf heures, ce qui implique que la séance publique ne pourra ouvrir qu'à dix heures.

**M. le président.** En effet, monsieur le rapporteur, j'ai omis de le préciser à nos collègues.

#### Article 15 (suite)

**M. le président.** Sur l'article, la parole est à M. Jean Garcia.

**M. Jean Garcia.** Les transports conditionnent grandement l'aménagement et le développement du territoire.

Je tiens à signaler quelques faits et chiffres qui sont intervenus depuis le débat que nous avons eu en septembre 1993.

Les déplacements en Ile-de-France ont augmenté globalement, mais l'utilisation des transports collectifs a régressé. Aujourd'hui, leur part dans les déplacements motorisés en région parisienne représentent moins de 30 p. 100.

Le prix des transports a été encore fortement augmenté, ce qui porte leur accroissement à 23 p. 100 en trois ans.

Par ailleurs, 100 milliards de francs sont partis en fumée : il s'agit de l'estimation du coût social des heures perdues dans les embouteillages.

Ajoutons à cela le désengagement financier de l'Etat, lors de la conclusion du contrat de plan 1994-1998, qui porte sur plus de 2,5 milliards de francs, soit plus du tiers des crédits du précédent contrat. C'est un mauvais coup porté à la satisfaction des besoins en transport en commun, particulièrement dans la région parisienne.

Je souhaite faire deux remarques à propos de l'aggravation des conditions de déplacement en Ile-de-France.

La baisse de l'utilisation des transports en commun n'a rien à voir avec une quelconque réticence des Franciliens à l'égard des transports en commun, comme le montre de façon claire et exemplaire le succès formidable du tramway en Seine-Saint-Denis, qui s'est traduit par un doublement des personnes transportées et une baisse de 6 p. 100 de l'utilisation de la voiture en un an.

Quand et avec quel financement de l'Etat sa prolongation jusqu'à Noisy-le-Sec, en Seine-Saint-Denis, sera-t-elle réalisée ? Tous les acteurs concernés en soulignent l'urgence. Hélas ! les 126 millions de francs obtenus par la région n'y suffiront pas.

L'Etat se désintéresse-t-il à ce point de la seule rocade ferrée qui existe pour refuser de participer au financement de sa prolongation ?

J'en viens à ma seconde remarque.

Il est inutile - comme cela se fait parfois - d'essayer d'opposer les Franciliens aux provinciaux. Il est inconcevable de laisser dire que les Franciliens sont privilégiés. De nombreuses études l'ont montré et le syndicat des transports parisiens le reconnaît.

Il apparaît ainsi que les habitants d'Ile-de-France consacrent deux à trois fois plus de temps et d'argent aux transports que la moyenne des habitants des centres régionaux.

Il apparaît aussi que l'Etat récupère beaucoup d'argent sur les déplacements des Franciliens : quant il finance 1 franc pour les transports, il récupère 3,30 francs au titre des divers taxes qui y sont liées.

Ces remarques montrent, d'une part, que les transports en commun ont de l'avenir pour peu que l'on cherche réellement à répondre aux besoins et, d'autre part, que l'opposition de la situation particulière de la région parisienne à la situation des autres régions dans ce domaine ne peut que constituer un fallacieux prétexte pour un objectif : la régionalisation des transports parisiens. Celle-ci s'inscrit dans une politique d'austérité et répond à la volonté qui existe de longue date de mettre en cause le service public, revivifiée bien évidemment, aujourd'hui, au nom du respect du traité de Maastricht.

Je veux une nouvelle fois dénoncer cet objectif, cher à nos collègues de la majorité, qui tendrait à faire payer par les usagers, par le biais de hausses des tarifs de plus de 50 p. 100 ou par une augmentation des impôts, le désengagement financier de l'Etat et les exonérations de plus en plus importantes dont bénéficient les entreprises.

Par ailleurs, cette réforme vise à « dynamiser » la zone de monopole de la RATP – il s'agit autrement dit de l'application de l'article 129 B du traité de Maastricht – et aggrave la mise en cause du service public déjà fortement engagée.

L'action des salariés de la RATP et des usagers, particulièrement celle du 7 avril, a contraint le Gouvernement à repousser cette réforme. Je vous demande d'y renoncer et d'ouvrir un débat pour l'amélioration et le développement des transports collectifs en région parisienne.

Les Franciliens en ont « ras le bol » des conditions dans lesquelles ils sont transportés, caractérisées par l'inconfort, l'insécurité, la saleté, à des prix toujours plus élevés. C'est cela surtout qui les conduit à utiliser leur voiture.

En outre, il serait juste et efficace d'élargir la contribution des bénéficiaires réels des transports – commerces, promoteurs, compagnies d'assurances.

Il importe d'aller progressivement vers le remboursement intégral de la carte orange par l'employeur et de créer des emplois, comme l'ont demandé récemment le personnel et les usagers de la RATP.

Ces moyens nouveaux permettraient d'en finir avec la politique du risque calculé, qui met en cause la sécurité des usagers, et de développer les réseaux franciliens.

Avec les usagers et les personnels, les sénateurs communistes et apparentés se prononcent donc résolument pour une autre politique des transports qui réponde vraiment aux besoins de la population et des salariés d'Ile-de-France. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

**M. Robert Vizet.** L'article 15 de ce projet de loi relatif à l'aménagement du territoire pose le problème de l'insuffisance du développement du transport ferroviaire de notre pays.

Nous sommes déjà intervenus à plusieurs reprises au cours de ces débats pour demander que l'Etat assume pleinement ses responsabilités en matière de financement des infrastructures ferroviaires nationales.

Il faut en finir avec cette politique qui, menée depuis plus de dix ans par les pouvoirs publics, asphyxie financièrement une entreprise nationale aussi indispensable à un aménagement équilibré du territoire en la contraignant à s'endetter sur les marchés financiers.

Il faut donner à la SNCF les moyens de renforcer, de développer le maillage ferroviaire et d'accomplir toutes ses missions dans les meilleures conditions d'efficacité et de sécurité.

Il convient, dans le cadre de cette politique d'ensemble, d'accorder une attention toute particulière au réseau SNCF-banlieue, qui assure en région parisienne un rôle particulièrement important pour le développement économique.

Pour ne prendre que cet exemple, quatre cent mille personnes empruntent chaque jour la ligne C du RER, qui irrigue le sud de la région d'Ile-de-France, tout le département de l'Essonne, dont je suis l'élu, et celui du Val-de-Marne, représenté par mon amie Hélène Luc.

Ces quatre cent mille personnes qui, pour la plupart, se rendent quotidiennement à leur travail ont droit – il ne s'agit pas seulement d'un besoin – à un service public moderne et de qualité qui leur permette de voyager confortablement, rapidement et en toute sécurité, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Cela sous-entend, bien entendu, de développer les moyens techniques, matériels et humains des services d'entretien du matériel et des voies, afin qu'ils puissent assurer de bonnes conditions de transport et de sécurité aux Franciliens.

Malheureusement, on peut dire que, depuis des années, la politique de la SNCF est très déficiente en la matière, et la décision de fermeture, à terme, des ateliers de Vitry en est une illustration flagrante.

Sous de faux prétextes d'aménagement du territoire, la SNCF s'apprête à mettre en cause une entité qui représente sept cents emplois en région parisienne et qui est chargée de l'entretien et de la réparation des automotrices des trains de banlieue de la ligne C du RER et de la gare Saint-Lazare. Alors que, depuis des années, la SNCF limite les investissements pourtant nécessaires à ce dépôt et procède à des suppressions d'emplois qualifiés, elle propose maintenant de délocaliser les ateliers de Vitry à plus de deux cents kilomètres de Paris.

Pour notre part, nous ne pouvons accepter une telle perspective, qui serait très lourde de conséquences pour les cheminots concernés, pour la ville de Vitry, et, bien évidemment, pour la sécurité des passagers des quelque sept cents rames de la ligne C du RER et de la gare Saint-Lazare.

La décision de casser l'outil performant que constituent les ateliers de Vitry fait l'unanimité contre elle, au point qu'un large comité pluraliste qui rassemble, par-delà tous les clivages politiques, philosophiques ou religieux, les élus locaux, les cheminots, les usagers et les commerçants de Vitry, s'est constitué récemment.

Les élus communistes étaient d'ailleurs présents au côté de la population et des cheminots, le 26 octobre dernier, lors de la manifestation contre la fermeture des ateliers, qui s'est déroulée en gare de Vitry et a rassemblé plus de mille cinq cents personnes.

La décision de fermer les ateliers de Vitry ne se justifie aucunement et sur aucun plan, si ce n'est, encore une fois, par la volonté de casser le service public et l'emploi et de préparer, à terme, le démantèlement de la SNCF et la privatisation d'une bonne partie de ses activités.

Nous refusons, je le répète, une telle perspective, et nous demandons donc au Gouvernement d'intervenir pour empêcher la fermeture des ateliers SNCF de Vitry. Il faut, au contraire, envisager un plan permettant leur développement. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

**M. René Régnauld.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, je crois, avec d'autres, que nous arrivons à un moment essentiel de la discussion du projet de loi. Chacun sait, en effet, qu'aménager et faire vivre le territoire – tous les territoires ! –, supposent l'existence d'un réseau d'infrastructures adapté.

Certes, il est important de pouvoir disposer de grands axes routiers ou ferroviaires ; mais, lorsque l'on parle d'aménagement du territoire, il faut également penser à l'irrigation du territoire, ou encore aux réseaux de rabattement.

J'observe au passage, mes chers collègues, que les fonds se multiplient. S'il y a inflation, ce n'est pas seulement de mots : les enveloppes budgétaires sont également de plus en plus nombreuses. En revanche, les crédits sont de moins en moins importants.

Le fonds d'investissement des transports terrestres sera doté d'environ 2 milliards de francs. Ces moyens, par ailleurs modestes, proviennent exclusivement, et je le regrette, des usagers. Dans le financement de ce vaste et important programme d'aménagement et de rééquilibrage du territoire, nous ne voyons pas où se trouve la participation de l'Etat.

Je voudrais faire part à M. le rapporteur et à M. le président de la commission de l'inquiétude qui est la mienne à la lecture de l'amendement n° 95 rectifié. Avec ces modestes moyens, on va d'abord réaliser, me semble-t-il, les grands équipements structurants. Dans ces conditions, quelle sera la part réservée aux réseaux secondaires, aux réseaux de rabattement, aux réseaux d'irrigation ?

Force est de constater que ces moyens seront tellement réduits qu'ils ne permettront pas d'atteindre l'objectif prioritaire, d'une loi d'aménagement du territoire.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous sommes très réservés quant à la voie que nous empruntons pour régler les problèmes des grands équipements structurants. Il est inacceptable que les quelques moyens prélevés sur les usagers risquent de ne servir qu'à réduire la facture de l'Etat, qui a pris des engagements - je pense au plan pluriannuel d'aménagement autoroutier ou encore au plan pluriannuel du réseau TGV.

**M. le président.** Sur l'article 15, je suis saisi de dix-neuf amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Par amendement n° 262, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer l'article 15.

Par amendement n° 95 rectifié, MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, proposent de rédiger comme suit l'article 15 :

« I. - Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds d'investissement des transports terrestres, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports.

« Ce fonds a pour mission de contribuer :

« - au financement du réseau ferroviaire à grande vitesse inscrit au schéma directeur national ;

« - aux investissements nécessaires au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ;

« - aux investissements nécessaires au développement des transports combinés ;

« - aux investissements routiers nationaux, particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile ;

« - à la réalisation des voies navigables figurant au schéma directeur des voies navigables.

« Le fonds est géré, dans des conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du Parlement, trois représentants des collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« II. - Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers ainsi qu'une

taxe due par les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés d'une puissance maximale brute supérieure à 4 500 kilowatts implantés sur les voies navigables à raison du nombre de kilowattheures produits.

« Le tarif de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes est fixé à deux centimes par kilomètre parcouru. Un décret en conseil d'Etat fixe la durée des concessions en tenant compte des incidences de cette taxe sur l'équilibre des sociétés concessionnaires.

« Le tarif de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés d'une puissance maximale brute supérieure à 4 500 kilowatts implantés sur les voies navigables est de 4,2 centimes par kilowattheure produit.

« Le produit des taxes mentionnées au premier alinéa du présent paragraphe est affecté aux emplois prévus aux troisième à septième alinéas du I à l'exclusion de toute dépense de structure.

« Ces taxes sont constatées, recouvrées et contrôlées selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe. »

Cet amendement est assorti de dix sous-amendements.

Par sous-amendement n° 144 rectifié *ter*, MM. Descours et Lombard proposent de rédiger comme suit le quatrième alinéa du paragraphe I de l'amendement n° 95 rectifié :

« - aux investissements nécessaires au développement des transports collectifs urbains, départementaux et régionaux qu'ils soient ferroviaires ou sur voirie. »

Les deux sous-amendements suivants sont identiques.

Le sous-amendement n° 352 est présenté par MM. Clouet et Emin.

Le sous-amendement n° 433 est déposé par M. Collard, Mme Bardou, MM. Belot, Besse, Dejoie, Delaneau, Descours, Girod, Gruillot, Pépin, de Raincourt, Sourdille, Taugourdeau, Torre et Vecten.

Tous deux tendent, dans le quatrième alinéa du paragraphe I du texte proposé par l'amendement n° 95 rectifié, à remplacer les mots : « transports ferroviaires régionaux de voyageurs » par les mots : « transports publics de voyageurs ».

Par sous-amendement n° 145 rectifié *ter*, MM. Descours et Lombard proposent de rédiger ainsi le paragraphe II de l'amendement n° 95 rectifié :

« II. - Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit :

« - une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers ;

« - une taxe due par les personnes morales assurant les services de distribution d'électricité mentionnées par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz à raison du nombre de kilowattheures distribués en France ;

« - une taxe additionnelle à la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

« Le tarif de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes est fixé à deux centimes par kilomètre parcouru. Un décret en Conseil d'Etat fixe la durée des concessions en tenant compte des incidences de cette taxe sur l'équilibre des sociétés concessionnaires.

« Le tarif de la taxe sur les personnes morales assurant les services de distribution d'électricité est de 0,9 centime par kilowattheure distribué. La mise



en œuvre de cette taxe fera l'objet de conventions entre l'Etat et les personnes morales assurant la distribution d'électricité.

« Les deux premières taxes mentionnées au présent paragraphe sont constatées, recouvrées et contrôlées selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe.

« La taxe additionnelle à la taxe intérieure sur les produits pétroliers est perçue sur certains produits figurant au tableau B de l'article 265 du code des douanes. Le montant de cette taxe est de 10 centimes par litre sur le supercarburant, l'essence et le gazole.

« Elle est assise, liquidée et recouvrée suivant les mêmes règles ainsi que sous les mêmes garanties et les mêmes sanctions que la taxe intérieure sur les produits pétroliers. »

Par sous-amendement n° 624, MM. Marini, Haenel, Braconnier, de Catuelan, Girod, Legendre, Delevoye, Jung, Camoin, Hamel, Hammann et Ostermann proposent :

I. - Après les mots : « ainsi qu'une taxe due par », de rédiger comme suit la fin du premier alinéa du paragraphe II du texte présenté pour l'article 15 par l'amendement n° 95 rectifié : « les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés établis sur une voie navigable figurant au schéma directeur des voies navigables ».

II. - De rédiger comme suit le troisième alinéa du paragraphe II du texte proposé pour cet article par l'amendement n° 95 rectifié :

« Le tarif de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés établis sur une voie navigable figurant au schéma directeur des voies navigables est de 4,5 centimes par kilowattheure produit. »

Par sous-amendement n° 619 rectifié, MM. Marini et Paul Girod proposent, à la fin du premier alinéa du paragraphe II du texte présenté par l'amendement n° 95 rectifié, d'ajouter la phrase suivante : « Ce dispositif ne s'applique pas aux sociétés coopératives d'intérêt collectif agricole d'électrification (SICAE). »

Par sous-amendement n° 626 rectifié, MM. de Catuelan et Caron proposent de rédiger ainsi la seconde phrase du deuxième alinéa du paragraphe II de l'amendement n° 95 rectifié : « Les conséquences de la taxe susvisée sur l'équilibre financier des sociétés concessionnaires sont prises en compte, notamment par les décrets en Conseil d'Etat qui fixent les durées des concessions autoroutières. »

Par sous-amendement n° 316 rectifié *bis*, MM. Lanier, Gouteyron et Hammann proposent de rédiger ainsi la seconde phrase du deuxième alinéa du paragraphe II du texte présenté par l'amendement n° 95 rectifié : « Les conséquences de la taxe susvisée sur l'équilibre financier des sociétés concessionnaires sont prises en compte par des décrets en Conseil d'Etat qui fixent notamment les durées des concessions autoroutières. »

Par sous-amendement n° 621, M. Vasselle propose de remplacer le troisième alinéa du texte présenté par le paragraphe II de l'amendement n° 95 rectifié par deux alinéas ainsi rédigés :

« Le tarif de la taxe sur les personnes morales assurant les services de distribution d'électricité est de 0,9 centime par kilowattheure distribué.

« La mise en œuvre des taxes mentionnées au premier alinéa du présent paragraphe feront l'objet de conventions entre l'Etat et les personnes morales concernées. »

Par sous-amendement n° 139, M. Pépin propose de compléter *in fine* le paragraphe II du texte présenté par l'amendement n° 95 rectifié par l'alinéa suivant :

« Cette taxe est sans relation avec les taxes sur la consommation d'énergie électrique que prélèvent les départements, les communes et les syndicats intercommunaux d'électrification rurale. »

Par amendement n° 215 rectifié *sexies*, MM. Marini, Haenel, Braconnier, de Catuelan, Girod, Legendre, Delevoye, Jung, Camoin, Hamel, Hammann, Ostermann et Türk proposent de rédiger comme suit l'article 15 :

« I. - Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds d'investissement des transports terrestres, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports.

« Ce fonds a pour mission de contribuer :

« - au financement du réseau ferroviaire à grande vitesse inscrit au schéma directeur national ;

« - aux investissements nécessaires au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ;

« - aux investissements nécessaires au développement des transports combinés ;

« - aux investissements routiers nationaux, particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile.

« Le fonds est géré, dans des conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du Parlement, trois représentants des collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers.

« Le tarif de la taxe est fixé à deux centimes par kilomètre parcouru.

« La taxe est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe la durée des concessions en tenant compte de la taxe susvisée sur l'équilibre des sociétés concessionnaires.

« II. - Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds d'investissement fluvial, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports.

« Ce fonds participe à la réalisation des voies navigables figurant au schéma directeur des voies navigables.

« Il est géré, dans des conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du Parlement, trois représentants des

collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés établis sur une voie navigable figurant au schéma directeur des voies navigables.

« Le tarif de la taxe est de 4,5 centimes par kilowattheure produit.

« La taxe est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe. »

Par amendement n° 543, M. Jacques Rocca Serra propose de rédiger comme suit l'article 15 :

« I. – Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds d'investissement des transports terrestres, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports.

« Ce fonds a pour mission de contribuer :

« – au financement du réseau ferroviaire à grande vitesse inscrit au schéma directeur national ;

« – aux investissements nécessaires au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ;

« – aux investissements nécessaires au développement des transports combinés ;

« – aux investissements routiers nationaux, particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile ;

« Le fonds est géré, dans des conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du Parlement, trois représentants des collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers.

« Le tarif de cette taxe est fixé à deux centimes par kilomètres parcouru. Un décret en Conseil d'Etat fixe la durée des concessions en tenant compte des incidences de cette taxe sur l'équilibre des sociétés concessionnaires.

« La taxe sur les concessionnaires d'autoroutes est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe.

« II. – Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds d'investissement fluvial, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports.

« Ce fonds a pour mission de contribuer à la réalisation des voies navigables figurant au schéma directeur des voies navigables.

« Le fonds est géré, dans les conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du Parlement, trois représentants des collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les personnes morales assurant les services de distribution d'électricité mentionnées par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz à raison du nombre de kilowattheures distribués en France.

« Le tarif de cette taxe est de 0,9 centime par kilowattheure distribué. La mise en œuvre de cette taxe fera l'objet de conventions entre l'Etat et les personnes morales assurant la distribution d'électricité.

« La taxe sur les personnes morales assurant les services de distribution d'électricité est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe. »

Par amendement n° 263, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer le paragraphe I de l'article 15.

Par amendement n° 405, MM. Estier, Aubert Garcia, Charmant, Chervy, Courteau et Delfau, Mme Durrieu, MM. Huguet, Mauroy et Régnauld, les membres du groupe socialiste, apparenté et rattachés proposent de supprimer le deuxième alinéa du 1° du paragraphe I de l'article 15.

Par amendement n° 339, M. Vasselle propose de compléter *in fine* les troisième et cinquième alinéas du 1° du paragraphe I de l'article 15 par les mots : « reconnues et telles que définies dans le schéma des transports régionaux ».

Par amendement n° 499 rectifié, MM. Diligent, Huchon, de Catuelan et Barraux proposent de compléter *in fine* le quatrième alinéa du 1° du paragraphe I de l'article 15 par les mots : « , investissements gérés, répartis et contrôlés par une agence nationale du transport intermodal dont la composition et les modalités de fonctionnement sont fixées par décret et dont le secrétariat sera assuré par les services du ministère des transports ; ».

Par amendement n° 406, MM. Estier, Aubert Garcia, Charmant, Chervy, Courteau et Delfau, Mme Durrieu, MM. Huguet, Mauroy et Régnauld, les membres du groupe socialiste, apparenté et rattachés proposent de rédiger comme suit le dernier alinéa du 1° du paragraphe I de l'article 15 :

« – aux investissements routiers concourant aux objectifs de l'aménagement du territoire et notamment au désenclavement des zones d'accès difficile. »

Par amendement n° 389, M. Collard propose de rédiger comme suit le début du dernier alinéa du 1° du paragraphe I de l'article 15 :

« – aux investissements routiers nationaux et départementaux particulièrement ... ».

Par amendement n° 185, MM. Richert et Ostermann proposent de compléter *in fine* le 1° du paragraphe I de l'article 15 par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« - au financement des mesures compensatoires. »

Par amendement n° 378, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger comme suit le deuxième alinéa du texte présenté par le a) du 2° du paragraphe I de l'article 15 pour l'article 302 *bis* ZB du code général des impôts :

« Le tarif de la taxe est fixé par décret, en fonction de la nature, du tonnage et des kilomètres parcourus par les véhicules empruntant les autoroutes à péage. »

Par amendement n° 216, M. Marini propose, au deuxième alinéa du texte présenté par le a) du 2° du paragraphe I de l'article 15, de remplacer la somme : « 2 centimes » par la somme : « 3 centimes ».

Par amendement n° 501 rectifié, MM. de Catuelan, Marquès et Caron proposent de rédiger ainsi le dernier alinéa b) du 2° du paragraphe I de l'article 15 :

« b) Les conséquences de la taxe susvisée sur l'équilibre financier des sociétés concessionnaires sont prises en compte, notamment par les décrets en Conseil d'Etat qui fixent les durées des concessions autoroutières. »

Par amendement n° 264, MM. Leyzour, Vizet et Renar, Mmes Fost et Bidard-Reydet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer le paragraphe II de l'article 15.

Par amendement n° 311 rectifié *bis*, MM. Faure, Vallon et Caron proposent de rédiger comme suit le paragraphe II de l'article 15 :

« II. - 1° Il est institué, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds d'investissement fluvial, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports. Ce fonds concourt à la réalisation des travaux de construction et d'entretien des voies navigables figurant au schéma directeur des voies navigables.

« Ce fonds est géré dans des conditions fixées par décret, par un conseil d'administration comprenant quatre représentants du Parlement, trois représentants des collectivités territoriales et sept représentants des ministres concernés. Le président du conseil d'administration est nommé par arrêté conjoint des ministres concernés. En cas de partage des votes, il a voix prépondérante.

« 2° Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public perçoit une taxe due par les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés sur une voie navigable figurant au schéma directeur des voies navigables.

« Cette taxe est assise sur le nombre de kilowattheures produits. Son tarif est de 4,5 centimes par kilowattheure produit.

« La taxe est constatée, recouvrée et contrôlée selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées, instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe. »

Par amendement n° 627, le Gouvernement propose de rédiger ainsi le premier alinéa du texte présenté par le 2° du paragraphe II de l'article 15 pour l'article 302 *bis* ZA du code général des impôts :

« Les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés d'une puissance maximale brute supérieure à 4 500 kilowatts implantés sur les voies navigables acquittent une taxe assise sur le nombre de kilowattheures produits. Le taux de la taxe est de 4,2 centimes par kilowattheure. »

Par amendement n° 526, M. Paul Blanc propose, dans le premier alinéa du texte présenté par le 2° du paragraphe II de l'article 15 pour l'article 302 *bis* ZA du code général des impôts, après les mots : « hydroélectriques concédés », d'insérer les mots : « de puissance supérieure à 8 000 kilowatts ».

Par amendement n° 289 rectifié, MM. Faure, Althapé, Authié, Besse, Besson, Paul Blanc, Bony, Bouvier et Descours, Mme Durrieu, MM. Jourdain, Lesbros, Miquel, Mouly, Peyrafitte, Rigaudière, Louis-Ferdinand de Rocca Serra et Tardy proposent, dans la première phrase du premier alinéa du texte présenté par le 2° du paragraphe II de l'article 15 pour l'article 302 *bis* ZA du code général des impôts, après les mots : « ouvrages hydroélectriques concédés », d'insérer les mots : « , situés sur les voies navigables figurant au schéma directeur des voies navigables, ».

La parole est à M. Pagès, pour défendre l'amendement n° 262.

**M. Robert Pagès.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous demandons, par cet amendement n° 262, la suppression de l'article 15 du projet de loi, qui prévoit de taxer les usagers du réseau autoroutier concédé et ceux d'EDF, afin de financer les investissements nationaux en matière d'infrastructures de transports intérieurs.

Nous sommes déjà intervenus plusieurs fois, lors de la discussion des articles précédents, pour affirmer notre refus de principe à propos de la création de nouvelles taxes affectées, destinées à pallier les carences du budget général de l'Etat. Je n'y reviendrai donc pas dans le détail. J'indiquerai simplement notre volonté de mettre en échec cette nouvelle tentative du Gouvernement de faire payer aux usagers des autoroutes et aux consommateurs d'électricité les frais de sa politique constante d'aide aux finances patronales et aux activités spéculatives.

L'Etat consacre tellement d'argent à cet effet qu'il n'est plus en mesure, depuis longtemps, de dégager les sommes nécessaires à l'entretien et au développement des infrastructures de transport, ainsi qu'à l'exercice de ses missions de service public.

Pour y parvenir, il est contraint, aujourd'hui, d'augmenter la pression fiscale en levant de nouveaux impôts, qui pénaliseront encore la consommation des ménages et compromettront davantage toute perspective réelle de reprise économique.

La SNCF, privée des fonds de l'Etat et contrainte de financer son réseau TGV en empruntant à des taux prohibitifs sur les marchés financiers, est conduite à abandonner son réseau secondaire et à négliger son trafic marchand, qui est en constant recul par rapport à la route.

En vingt ans, la société nationale a fermé des milliers de gares et tout axé sur le développement du TGV, au détriment de l'exercice de bon nombre de ses missions de service public.

Depuis vingt ans, de nombreux bassins d'emploi, de nombreux « pays », comme il convient de dire maintenant, des départements entiers ont été dépourvus de tout accès au réseau.

En vingt ans, par exemple, on n'a pas gagné une minute sur la ligne Paris-Toulouse via Limoges. Plus grave encore, on a perdu du temps sur des trajets aussi classiques que Le Havre-Paris, que je connais bien.

Les liaisons transversales sont désormais menacées en raison d'une politique étroite de rentabilité financière, qui néglige l'entretien et la modernisation du réseau et qui désorganise les correspondances, aboutissant ainsi, en définitive, à remettre en cause les dessertes et leurs fréquences.

Nous en arrivons donc aujourd'hui à une véritable aberration économique : le transport routier augmente d'environ 10 p. 100 par an, saturant en permanence le réseau routier et autoroutier et mettant gravement en cause l'environnement dans notre pays.

La SNCF est même devenue, par le biais de ses filiales, ce qui est un comble, l'un des tout premiers transporteurs routiers européens.

Il convient assurément de revoir complètement la politique des transports dans notre pays et de s'en donner les moyens. Mais, pour notre part, nous refusons d'en faire supporter les frais aux usagers des autoroutes à péage.

C'est à l'Etat de financer ces mesures, à partir de la réduction des avantages fiscaux et des subventions qui sont constamment et déraisonnablement accordés aux industriels, et que ces derniers utilisent davantage - il faut le reconnaître - à spéculer qu'à créer de véritables emplois qualifiés et correctement rémunérés.

Nous affirmons donc, par cet amendement, notre refus des nouvelles taxes qu'il est prévu d'instaurer par cet article au détriment des consommateurs d'énergie et des usagers d'autoroutes.

**M. Robert Vizet.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n° 95 rectifié et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 262.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, vous comprendrez, à la lecture de notre amendement n° 95 rectifié, que la commission ne peut pas être favorable à l'amendement n° 262.

Notre amendement n° 95 rectifié s'articule autour de deux principes.

Bien entendu, la commission est favorable à la création d'un fonds, et non pas de deux, ainsi que le prévoit le projet de loi. Elle souhaite, comme pour le fonds de péréquation des transports aériens, la mise en place d'un établissement public national - le fonds d'investissement des transports terrestres - dans les mêmes conditions et avec les mêmes précautions, ce qui explique la rectification de notre amendement.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Très bien !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** L'amendement du Gouvernement qui permet de réaliser la liaison Rhin-Rhône redonne à ce fonds, c'est évident, un certain nombre de moyens. En effet, avec les conditions qui nous sont soumises - taxe sur les péages, hydroélectricité sur les voies navigables, avec une taxe qui s'élève à 4,2 centimes par kilowattheure produit, selon la proposition de la commission - nous n'aurions pu financer les nécessaires infrastructures du TGV-Est, auxquelles le Gouvernement est favorable, il l'a dit clairement.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Notamment M. le ministre délégué ! (Sourires.)

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** En effet, mais l'ensemble du Gouvernement également !

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Tout à fait !

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Nous n'aurions pas pu financer non plus les études des liaisons normandes, très importantes pour la Haute-Normandie et la Basse-Normandie ; elles permettront en effet de renforcer la potentialité économique de ces régions et de désenclaver, notamment, une partie de la Basse-Normandie.

Enfin, nous n'aurions pas pu financer les investissements routiers ni les projets Seine-Nord et Seine-Est, comme M. le ministre d'Etat s'y est engagé.

Dans cette logique, notre amendement prévoit un financement qui permet d'espérer aujourd'hui, en ajustements 1995, un fonds de plus de 2 milliards de francs. Tels sont les résultats des simulations dont nous disposons. Bien sûr, cela a impliqué des choix, ce qui expliquera la position qu'adoptera la commission sur un certain nombre d'amendements et de sous-amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Descours, pour présenter le sous-amendement n° 144 rectifié *ter*.

**M. Charles Descours.** Je n'ai pas voulu prendre la parole sur l'article, mais un certain nombre d'observations qui ont été formulées me confortent dans ma position.

Nous discutons d'un projet de loi relatif à l'aménagement du territoire - de tout le territoire ! - c'est-à-dire de l'espace rural, rurbain, voire urbain. Or cet article 15 concerne les transports routiers ou ferroviaires, mais pas les transports en commun routiers.

Aujourd'hui, les agglomérations n'ont plus de limites bien strictes. Elles ne s'arrêtent pas brutalement pour laisser place à la campagne. Elles ont tendance à se développer de plus en plus loin de la ville centre.

Dès lors, il faut - les présidents de conseil général le savent bien - des moyens de transport pour relier le lieu d'habitation du périmètre de travail. Des moyens de transports routiers ont été mis en place. M. le rapporteur de la commission spéciale vient de dire que c'était nécessaire. Cependant, si on crée des routes sans prévoir de transports en commun, une fois encore, on fait une politique du « tout-automobile ».

Il convient donc de prévoir que le fonds d'investissement des transports terrestres contribue aux investissements nécessaires au développement des transports collectifs urbains, départementaux et régionaux, qu'ils soient ferroviaires ou sur voirie.

En effet, la chaîne du transport est indispensable. Comme il n'y a pas de limites strictes, si nous n'envisageons pas cette chaîne du transport dans son ensemble, nous aurons mal œuvré pour les transports en général et pour les transports en commun en particulier.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 352 est-il soutenu ?...

La parole est à M. Collard, pour défendre le sous-amendement n° 433.

**M. Henri Collard.** D'abord, je voudrais remercier M. le rapporteur d'avoir précisé que les lignes de Haute-Normandie et de Basse-Normandie, d'une part, Paris-Rouen-Le Havre et, d'autre part, Paris-Caen-Cherbourg, avec, surtout, leur extension vers la future gare de La Défense et vers l'aérogare de Roissy, entrent dans le champ d'application de l'article 15.

Mon sous-amendement a un objet bien plus modeste, mais plus général. Il s'agit de préciser que le fonds contribue au développement des transports publics en général, et non pas seulement aux transports régionaux de voyageurs, d'autant que le financement dudit fonds résultera essentiellement d'une taxe assise sur les kilomètres par-

courus par les usagers des autoroutes. Il semble logique que l'ensemble des clients transportés, et pas seulement les usagers des transports ferroviaires, bénéficient de ce fonds.

Tel est l'objet de ce sous-amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Descours, pour défendre le sous-amendement n° 145 rectifié *ter*.

**M. Charles Descours.** Je remercie M. Collard de son sous-amendement et je suis prêt à m'y rallier si la commission lui donne la préférence.

Je constate que nous sommes plusieurs, dans cette assemblée, à ne pas comprendre que l'on puisse desservir un bassin d'emploi par le biais de ce fonds s'il s'agit de lignes ferroviaires et qu'il ne puisse pas en être de même s'il s'agit de voies routières.

A l'évidence, on va me dire que, si nous élargissons l'utilisation de ce fonds, il va manquer de ressources. Je propose donc, par le sous-amendement n° 145 rectifié *ter*, de compléter les ressources de ce fonds, produit de la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes et de celle qui est due par les personnes morales assurant la distribution d'électricité, par une taxe additionnelle à la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Cette taxe additionnelle est perçue sur certains produits figurant au tableau B de l'article 265 du code des douanes. Le montant de cette taxe est de dix centimes par litre sur le supercarburant, l'essence et le gazole. Elle est assise, liquidée et recouvrée suivant les mêmes règles ainsi que sous les mêmes garanties et les mêmes sanctions que la taxe intérieure sur les produits pétroliers.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod, pour défendre les sous-amendements n° 624 et 619 rectifiés.

**M. Paul Girod.** Le sous-amendement n° 624 s'appliquait à la première rédaction de l'amendement n° 95, lorsque nous étions dans l'atmosphère où, pour couvrir tous les besoins de l'ensemble des voies fluviales, avait été envisagée une taxe sur l'ensemble des consommations d'électricité.

Je constate que, depuis le dépôt de ce sous-amendement, la situation a évolué, d'une part, le financement de la liaison Rhin-Rhône a été réglé par l'adoption de l'amendement n° 628 rectifié, d'autre part, la commission elle-même est revenue, en modifiant son amendement n° 95, à une conception plus modeste de la taxation sur les consommations d'électricité, puisqu'elle revient au texte initial.

Dans ces conditions, je retire le sous-amendement n° 624.

J'en viens au sous-amendement n° 619 rectifié. En l'occurrence, il s'agit d'une taxation sur l'ensemble des personnes morales distribuant l'électricité à raison de neuf centimes par kilowatt/heure.

Les SICAE, les sociétés coopératives d'intérêt collectif agricole pour l'électrification, qui sont des petites sociétés, ne peuvent pas être traitées de la même manière que EDF, surtout compte tenu du caractère rural des investissements qu'elles font et, par conséquent, de leur rôle de maintien de la vie sur l'ensemble du territoire. Il ne s'agit pas là d'un besoin de reconquête; il s'agit purement et simplement de son maintien. Aussi, nous pensons que ces sociétés doivent échapper à cette taxation nouvelle.

Or l'idée de taxation nouvelle me semblant avoir été abandonnée par tous, là encore, je retire mon sous-amendement. Je le redéposerai immédiatement si je sentais revenir les neuf centimes par kilowatt/heure!

**M. le président.** S'agissant d'un sous-amendement, vous en auriez effectivement le droit, monsieur Girod.

Les sous-amendements n° 619 et 624 rectifiés sont retirés.

La parole est à M. Caron pour défendre le sous-amendement n° 626 rectifié.

**M. Paul Caron.** Il s'agit d'assurer au Gouvernement la souplesse nécessaire à la détermination des conditions de l'équilibre financier des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 316 rectifié *bis* est-il soutenu ?...

Le sous-amendement n° 621 est-il soutenu ?...

Le sous-amendement n° 139 est-il soutenu ?...

Quel est l'avis de la commission sur les sous-amendements n° 144 rectifié *ter*, 433, 145 rectifié *ter* et 626 rectifié ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Avec le sous-amendement n° 144 rectifié *ter*, nous comprenons l'intérêt que notre collègue porte aux transports, notamment aux transports collectifs urbains, départementaux et régionaux, particulièrement sur voirie, puisque ce sont eux qu'il a évoqués.

Je voudrais rappeler que ce fonds, dont les dotations sont limitées - j'en donnais le montant global tout à l'heure - a pour mission de financer les infrastructures nationales. Nous avons d'ailleurs, à l'occasion d'un amendement, parlé des transports régionaux. Dans ce domaine, nous avons voté une disposition aux termes de laquelle, dans les dix-huit mois un projet de loi devra être déposé, visant à mettre à plat les aides de l'Etat dans ce domaine. Telle est la raison pour laquelle nous ne sommes pas favorables à ce sous-amendement, bien que nous comprenions les préoccupations de notre collègue Charles Descours.

Le sous-amendement n° 433 étend le champ de compétence du fonds d'investissement. Pour des motivations très comparables à celles que je viens d'explicitier à l'attention de M. Descours, nous émettons un avis défavorable.

Sur le sous-amendement n° 145 rectifié *ter*, la commission y est d'autant plus défavorable que nous nous heurtons là à un problème financier. En effet, ce sous-amendement ne fixe pas, nous semble-t-il, avec précision l'assiette d'imposition de la taxe additionnelle sur la TIPP; seuls sont visés certains produits pétroliers, sans plus de précision.

Quant au sous-amendement n° 626 rectifié, la commission y est favorable, car il prend en compte l'allongement des durées de concession. Il nous permet de prendre aussi en compte les conséquences de la taxe ainsi créée.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 95 rectifié et sur les sous-amendements n° 144 rectifié *ter*, 433, 145 rectifié *ter* et 626 rectifié ?

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement émet un avis favorable sur l'amendement n° 95 rectifié et sur le sous-amendement n° 626 rectifié, auquel la commission a, elle aussi, donné son accord. En revanche, le Gouvernement émet un avis défavorable sur les sous-amendements n° 144 rectifié *ter*, 433 et 145 rectifié *ter*.

**M. le président.** Bien qu'il y ait discussion commune, je vais, comme précédemment, faire se prononcer le Sénat sur les sous-amendements, ainsi saurons-nous quelle est la version exacte de l'amendement n° 95 rectifié. Je vais mettre au voix le sous-amendement n° 144 rectifié *ter*.

**M. Charles Descours.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Charles Descours.** Le texte, tel qu'il nous est présenté, permet de financer les investissements nécessaires au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs. Cela peut donc concerner aussi bien les transports ferroviaires d'une grande ville à une grande ville que les transports ferroviaires dans un bassin d'emplois. Par conséquent, dans les zones où des lignes ferroviaires existent, on pourra financer les travaux de développement jusqu'à la ville - centre par l'intermédiaire de ce fonds ; mais ce ne sera pas possible dans les zones où il n'y a pas de ligne de transport ferroviaire, - et ce sous prétexte qu'il n'y a pas eu, au moment du développement du réseau ferroviaire, de construction de ligne ferroviaire à cet endroit ; or, évidemment, aujourd'hui, on ne va pas créer une ligne ferroviaire spéciale de banlieue.

Je ne vois donc pas au nom de quelle logique ce fonds permettrait, dans un bassin d'emplois, de financer des investissements en faveur des transports ferroviaires régionaux et ne permettrait pas de financer les transports routiers régionaux de voyageurs, comme le demande M. Collard, ainsi d'ailleurs que l'association des présidents de conseils généraux.

Je maintiens, bien entendu, mon sous-amendement, et si, par hasard, il était repoussé, je reviendrais sur ce problème à l'occasion de la discussion d'autres textes de loi.

**M. Robert Pagès.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Robert Pagès.** Avec ce sous-amendement, notre collègue M. Descours pose une véritable question : celle de la prise en charge des investissements et des dépenses de fonctionnement des services publics d'exploitation de transports collectifs urbains ou locaux, plus spécifiquement départementaux ou intercommunaux.

Le paysage actuel en matière d'exploitation de réseaux de transports collectifs urbains est très diversifié.

Il regroupe de grandes régies publiques, comme la RATP à Paris ou la RTM à Marseille, des sociétés d'économie mixte gestionnaires de services publics - je crois que c'est une situation assez répandue dans les grandes villes de province - ou encore des services concédés aux grandes sociétés de transport de voyageurs sur courte distance, telles que la CGEA du groupe Générale des eaux, la GTI, filiale de la Compagnie de navigation mixte, ou encore le réseau Transcet de la Caisse des dépôts et consignations, que celle-ci pilote à partir de sa filiale, la SCET.

La mise en œuvre de la décentralisation a d'ailleurs conduit, dans la dernière période, à une sensible augmentation du nombre des réseaux exploités, d'autant que, dans le même temps - je le disais tout à l'heure - la SNCF s'enfonçait dans une politique de suppression de gares et de lignes considérées comme secondaires.

Dans de nombreux cas, les collectivités territoriales ont contribué, sur leurs deniers, c'est-à-dire avec le produit de leur fiscalité directe, à développer ces réseaux qui, par nature, nécessitent des investissements importants et de rentabilité financière relativement faible, en raison des exigences propres aux missions de service public.

Victimes de multiples transferts de charges consécutifs au désengagement financier de l'Etat dans bien des domaines, les collectivités territoriales ont de plus en plus de difficultés à assumer les contraintes financières générées par l'exploitation des réseaux de transports collectifs qu'elles organisent. Cela n'empêche tout de même pas

une entreprise comme GTI de réaliser de très importants bénéfices, pour la plus grande satisfaction de ses actionnaires.

La question du financement des réseaux de transports collectifs nous ramène de façon incontournable à celle des moyens financiers des collectivités territoriales et, singulièrement, au problème des ressources extra-budgétaires qu'elles peuvent dégager, particulièrement les emprunts.

Tant que rien ne sera fait de durable et de concret dans le domaine de cet endettement des collectivités locales, on se retrouvera dans l'obligation de solliciter éventuellement, comme nous y invite M. Descours, le concours d'un fonds de développement des transports terrestres.

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

**M. Robert Pagès.** Mais notre position de principe est claire : nous sommes opposés à la mise en place d'une nouvelle ressource affectée qui, introduite dans le cadre des comptes spéciaux du Trésor, altère la sincérité du budget de l'Etat et ponctionne encore une fois les usagers des transports.

Nous nous prononçons donc pour une tout autre politique des transports collectifs, qui permettrait de dégager de nombreux gisements d'emplois dans le domaine des transports proprement dit comme dans l'industrie de fabrication des véhicules...

**M. le président.** Mon cher collègue, votre temps de parole étant épuisé, je dois vous interrompre. Au point où nous en sommes et compte tenu de l'heure, je dois me montrer intransigeant ; je vous prie de m'en excuser.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 144 rectifié, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 433.

**M. Henri Collard.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Henri Collard.** Je ferai deux observations.

Je souhaite tout d'abord préciser que ce sous-amendement vise le quatrième alinéa du paragraphe I de l'amendement n° 95 rectifié, qui concerne seulement les zones d'accès difficile. Ce n'est donc pas l'ensemble du réseau routier qui est visé. Par conséquent, le coût de la mesure proposée par le sous-amendement n'est pas aussi élevé que certains le croient.

La seconde observation me paraît plus importante. Pour l'illustrer, je prendrai l'exemple de ma région : la ligne ferroviaire Paris-Cherbourg connaît actuellement des grands travaux entièrement financés par les régions, les départements et les villes. Ceux-ci visent à la suppression de passages à niveau, au redressement de lignes et à la mise au gabarit. De même, la ligne Paris-Rouen est entièrement financée par les collectivités locales. Vous semble-t-il anormal que la population puisse bénéficier du développement de transports publics autres que ferroviaires ? Voilà pourquoi je maintiens mon sous-amendement.

**M. Paul Girod.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod.

**M. Paul Girod.** Monsieur le président, je crois que, d'une certaine manière, nous nous heurtons à une ambiguïté. Je voudrais donc interroger M. le rapporteur.



Le fonds a pour mission de contribuer au financement du réseau ferroviaire à grande vitesse ; aux investissements nécessaires au développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficiles. » Qu'entend-on très exactement, dans ce texte qui va être normatif, par « transports régionaux de voyageurs » ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Larcher, rapporteur.

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** Monsieur le président, monsieur le ministre d'État, mes chers collègues, s'agissant des transports régionaux de voyageurs, je vous renverrai à un article additionnel adopté par le Sénat après l'article 7, dans lequel nous avons défini que les transports collectifs ferroviaires, régionaux notamment – nous avons en effet parlé des transports régionaux – sont des transports qui permettent, dans l'ensemble des pays, des bassins de vie ou de l'espace régional – je ne sais plus quelle dénomination employer ! – à la fois un désenclavement et une meilleure diffusion des moyens de transports au sein de la région.

Voilà ma définition des transports régionaux de voyageurs.

Tout à l'heure, en réponse à notre collègue M. Descours, s'agissant des transports collectifs utilisant la voirie notamment – nous pensions tous aux transports collectifs routiers – j'ai dit que le fonds avait pour objectif le développement des infrastructures à caractère national, le national pouvant aller, en quelque sorte, jusqu'au niveau régional. Telle est la position de la commission spéciale.

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

Je mets aux voix le sous-amendement n° 433, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 145 rectifié *ter*.

**M. Charles Descours.** Je demande la parole.

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

**M. Charles Descours.** Monsieur le président, je vais finalement retirer ce sous-amendement puisque le sous-amendement n° 144 rectifié *ter* n'a pas été adopté. Je dirai néanmoins à nos collègues communistes que leurs responsables des transports qui siègent au niveau du GART sont beaucoup moins hostiles qu'eux à une surtaxe sur la TIPP pour financer les transports en commun !

**M. le président.** Le sous-amendement n° 145 rectifié *ter* est retiré.

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 626 rectifié, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à M. Paul Girod, pour défendre l'amendement n° 215 rectifié *sexies*.

**M. Paul Girod.** La rédaction de l'article 15 présentée par cet amendement comporte la création non pas d'un fonds des transports terrestres, mais de deux fonds, consacrés l'un à tout ce qui concerne le domaine routier et ferroviaire et l'autre à ce qui traite du domaine fluvial.

Je rappelle que les auteurs de cet amendement souhaitent protéger ce qui touche à la voie d'eau par rapport à la consommation que l'on sent d'avance importante

– pour ne pas dire effrénée – du TGV-Est, entre autres, sur le fonds unique et faire en sorte que les investissements de voies d'eau puissent se réaliser convenablement au-delà du canal Rhin-Rhône, qui aurait été un consommateur non moins important, frénétique et catastrophique pour les liaisons du Nord que le TGV-Est.

Nous avons pris acte, tout à l'heure, de la création d'une ressource spécifique pour le canal Rhin-Rhône. Nous avons pris acte également des déclarations de M. le ministre d'État selon lesquelles le Gouvernement était susceptible de prendre un certain nombre d'engagements quant au financement d'études et d'acquisitions foncières pour les voies navigables à grand gabarit Seine-Nord et Seine-Est.

Sans vouloir mettre en doute la parole de M. le ministre d'État, bien entendu, je dirai que M. Marini et moi-même avons été amenés à écrire à M. le Premier ministre pour lui demander la confirmation de ce dont nous avons entendu parler quant à l'affectation des fonds prévus à l'article 30 du projet de loi de finances pour 1995 pour doter ce qui est, pour l'instant encore dans le projet de loi de finances, un compte d'affectation spéciale, même si nous voulons espérer, compte tenu des votes émis par le Sénat et de l'accord du Gouvernement, que ce soient des fonds destinés à l'établissement public.

Dans ces conditions, bien que je ne dispose pas de la réponse de M. le Premier ministre, je crois que je ne serai pas désavoué par les coauteurs de cet amendement si je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 215 rectifié *sexies* est retiré.

L'amendement n° 543 est-il soutenu ?...

La parole est à M. Vizet, pour défendre l'amendement n° 263.

**M. Robert Vizet.** Avec cet amendement, nous entérinons notre position de principe qui est de refuser la mise en place du fonds de développement des transports terrestres, en asseyant ses ressources sur un nouveau compte spécial du Trésor.

A l'examen attentif des objectifs affichés par le fonds, on constate en effet qu'il tend à ouvrir la voie à la débudgétisation massive des dépenses civiles d'équipement, avec une réduction programmée et organisée sur le long terme des principaux crédits des titres V et VI du budget des dépenses civiles en capital.

Le premier niveau de cette débudgétisation est matérialisé par le fait que les engagements du fonds en direction du développement des voies navigables sont d'ores et déjà supérieurs aux engagements budgétaires inscrits dans le cadre de la loi de finances.

Chacun peut vérifier sur pièces, et j'invite ceux de nos collègues qui ont participé au débat du printemps dernier sur les voies navigables à apprécier la situation créée.

Les dépenses d'infrastructure de la SNCF sont fort importantes et la participation de l'État est, pour beaucoup, une forme de pis-aller d'une situation qu'il a contribué à créer dès la mise en place de la procédure contractualisée Etat-Société nationale et le choix de la célèbre autonomie de gestion.

On sait à quoi a conduit cette situation : fermeture de gares, suppression massive de postes, dégradation de la situation financière de la SNCF, détérioration de la situation du régime de retraite des cheminots, remise en cause de la péréquation tarifaire avec la tentative de mise en place du système SOCRATE, qui renchérisait le prix du billet en fonction des délais de réservation.

Le service de la dette de la SNCF est un poids terrible sur le montant des prestations fournies par la société nationale, un cancer qui ronge ses forces vives et engloutit gains de productivité, hausses tarifaires et marges commerciales.

Parlons chiffres, désormais.

Le fonds de développement des transports terrestres envisagé, selon les prévisions de la loi de finances, de consacrer 234 millions de francs à l'action en matière de développement des transports ferroviaires.

Ce chiffre est à rapprocher des 12 200 millions de francs de crédits consacrés par l'Etat aux dépenses d'infrastructure de la SNCF.

De prime abord, un tel chiffre semble quelque peu dérisoire, même si, sur les 1 007 millions de francs de crédits à répartir, on peut escompter qu'une partie viendra supporter la dépense concernée ; mais, demain, il suffira d'un simple doublement de la taxe affectée - ce n'est de toute façon pas exclu - pour réussir à dégager une marge de manœuvre budgétaire de 200 à 500 millions de francs pour le budget général, et ainsi de suite, jusqu'à ce qu'une hypothétique amélioration de la situation économique et sociale puisse dégager l'Etat de quelques-unes des dépenses qu'il prend en charge pour couvrir les coûts sociaux et humains du chômage.

Nous ne pouvons donc, pour ce qui nous concerne, que confirmer notre opposition de principe à la création du fonds de développement des transports terrestres, car il tend à dégager l'Etat de l'une de ses obligations au regard des contribuables de ce pays.

**M. le président.** La parole est à M. Charmant, pour défendre l'amendement n° 405.

**M. Marcel Charmant.** Nous sommes partisans de la création de ce fonds, à condition qu'il vise les objectifs qui correspondent à l'aménagement et au développement du territoire. Or, en englobant le financement du réseau TGV dans le cadre de ce fonds, nous n'allons pas permettre les investissements qui sont pourtant nécessaires dans les transports ferroviaires régionaux.

Chacun sait bien que, aujourd'hui, les régions s'intéressent fortement au réseau ferroviaire et établissent des conventions avec la SNCF, mais chacun sait aussi que les mêmes régions, notamment celles qui sont le plus en difficulté, ne sont pas à même de procéder aux investissements nécessaires à la remise en état du réseau ferroviaire régional et de créer de nouvelles lignes.

**M. René-Pierre Signé.** On les ferme !

**M. Marcel Charmant.** C'est la raison pour laquelle nous souhaitons réserver l'argent du fonds aux transports ferroviaires régionaux. Comme vient de le dire M. Vizet, il convient que l'Etat prenne toutes ses responsabilités en matière de réseau TGV.

**M. le président.** L'amendement n° 339 est-il soutenu ?...

La parole est à M. Diligent, pour présenter l'amendement n° 499 rectifié.

**M. André Diligent.** Nous déplorons tous notre retard en matière de transport combiné. Or le texte qui nous est soumis prévoit précisément que le fonds pourra participer aux investissements nécessaires à son développement.

C'est bien de le promouvoir, mais encore faut-il pouvoir l'organiser ! C'est la raison pour laquelle nous présentons cet amendement, qui vise à créer une agence nationale du transport intermodal.

En effet, l'un des facteurs de sous-développement du transport combiné réside dans l'absence d'une instance au sein de laquelle les différents acteurs pourraient élaborer en commun une véritable politique du transport plurimodal.

Cette agence nationale paritaire sera le véritable élément moteur permettant un développement réaliste et durable du transport combiné.

Ce n'est pas une structure lourde, puisque le secrétariat en sera assuré par les services du ministère des transports, mais une structure souple permettant aux personnes de se rencontrer et d'élaborer une politique plus agressive dans ce domaine.

**M. le président.** La parole est à M. Charmant, pour défendre l'amendement n° 406.

**M. Marcel Charmant.** Le fonds d'investissement des transports terrestres a pour objectif d'améliorer l'aménagement et le développement des territoires. Il a donc pour vocation de financer non pas le réseau routier national, mais seulement les réseaux routiers répondant à des objectifs d'aménagement du territoire.

**M. René-Pierre Signé.** C'est la même chose pour la route que pour le rail !

**M. le président.** La parole est à M. Collard, pour défendre l'amendement n° 389.

**M. Henri Collard.** A côté des routes nationales, on trouve des routes départementales qui peuvent avoir vocation à participer à l'aménagement du territoire. Or nous connaissons, en tant que responsables locaux - notamment départementaux - les difficultés auxquelles ont à faire face certains départements pour financer le réseau national ancien transféré, pour ne prendre que ce seul exemple, car il représente - c'est le cas dans mon département, qui n'est pas particulièrement pauvre - au moins 20 à 25 p. 100 des investissements routiers.

Les départements les plus défavorisés auront d'autant plus de mal à financer ces investissements qu'il a été envisagé, au cours du débat national, de transférer un certain nombre d'autres routes nationales. Je souhaiterais savoir, monsieur le ministre d'Etat, ce qu'il en est réellement.

**M. le président.** L'amendement n° 185 est-il soutenu ?...

La parole est à M. Vizet, pour défendre l'amendement n° 378.

**M. Robert Vizet.** Le Gouvernement et sa majorité de droite sont manifestement décidés à refuser notre amendement de suppression de cet article 15, car ils persistent dans leur volonté de faire payer aux usagers des autoroutes et aux consommateurs d'électricité les carences de leur politique en matière de transports.

Ils maintiennent donc leur proposition de taxer les automobilistes, ce qui ne sera bien évidemment pas sans conséquence graves sur l'avenir de l'industrie automobile nationale.

Avec les conséquences des multiples augmentations des taxes sur les carburants, ce sont donc des milliers d'emplois qui, à terme, sont menacés.

Notre amendement n° 378 tend à corriger une injustice interne flagrante du dispositif proposé par le Gouvernement, puisque, au lieu d'une taxe uniforme à tous les véhicules, il tend à intégrer la notion de profit économique tiré du transport autoroutier.

Il n'est pas normal, en effet, que le camion de 38 tonnes acquitte la même taxe, au même tarif, que le motard ou l'automobiliste empruntant une autoroute à péage.

Notre amendement aurait donc pour effet de permettre de donner un caractère de proportionnalité à la taxe acquittée en fonction du bénéfice tiré par l'utilisation des autoroutes.

Il permettrait de faire payer moins l'automobiliste ou le motard et plus les transporteurs routiers, qui doivent participer plus financièrement à la construction, à l'entretien des autoroutes qu'ils utilisent, à la réalisation de l'intermodalité des transports terrestres et au désenclavement des régions excentrées.

Il existe actuellement une énorme distorsion de concurrence entre la route et le rail, puisque la SNCF finance ses infrastructures alors que le transport routier de marchandises, qui asphyxie notre réseau, utilise des infrastructures au financement desquelles il ne participe pratiquement pas.

**M. Emmanuel Hamel.** C'est vrai !

**M. Robert Vizet.** Notre amendement de bon sens reprend donc toutes les déclarations de bonnes intentions faites ici même, l'an dernier, lors du débat d'orientation sur les transports intérieurs.

Il faut désormais passer aux actes !

Les sénateurs de la majorité sont-ils d'accord pour faire payer le même tarif aux véhicules légers et aux poids lourds ?

**M. le président.** L'amendement n° 216 est-il soutenu ?...

La parole est à M. Caron, pour défendre l'amendement n° 501 rectifié.

**M. Paul Caron.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 501 rectifié est retiré.

La parole est à M. Vizet, pour défendre l'amendement n° 264.

**M. Robert Vizet.** Le paragraphe II de l'article 15 prévoit la création d'un fonds d'investissement fluvial destiné à financer la réalisation des voies navigables programmées par un schéma directeur spécifique.

Il vise, par conséquent, à pallier les insuffisances notoires de la politique de l'Etat en matière d'infrastructures de voies navigables intérieures, et même sa quasi-inexistence.

En effet, comme nous l'avons affirmé à maintes reprises dans cette enceinte, notre pays souffre du caractère obsolète de son réseau fluvial navigable, ce qui contribue à l'enclavement des ports maritimes et des grandes régions industrielles françaises et met ainsi en cause leur compétitivité internationale.

Chacun sait l'atout considérable que constitue, pour les ports d'Anvers et de Rotterdam, le réseau fluvial très dense et très fonctionnel qui les relie aux grandes régions industrielles du Benelux et de la Ruhr.

**M. Emmanuel Hamel.** C'est vrai !

**M. Robert Vizet.** Chacun sait également que, même s'il est le plus lent, le transport fluvial est tout de même le moins cher, le moins encombrant, le plus propre et le moins dangereux de tous les transports terrestres.

**M. Emmanuel Hamel.** C'est vrai !

**M. Robert Vizet.** Nous estimons donc qu'il a toute sa place dans une politique nationale d'ensemble cohérente des transports terrestres, qui doit être axée sur la complémentarité et l'intermodalité.

Il convient également de mettre en œuvre un plan d'urgence pour aider la batellerie française qui, comme la marine marchande nationale, périclité.

Notre pays a incontestablement besoin d'une grande politique nationale du transport fluvial, mais toute la question est de savoir comment et par qui elle doit être financée.

Alors que l'Etat s'est défaussé de ses responsabilités pendant des années, le Gouvernement nous propose aujourd'hui de tenter de combler le retard accumulé en créant une taxe assise sur le nombre de kilowattheures produits par les ouvrages hydroélectriques concédés.

Le taux de cette taxe serait fixé à 1,4 centime par kilowattheure produit.

Avec cette nouvelle taxe, le Gouvernement choisit donc une nouvelle fois, en définitive, de faire supporter le poids de ses insuffisances à une entreprise publique et aux usagers des services publics.

Pourquoi l'ensemble des consommateurs d'électricité devraient-ils participer au financement des voies navigables, alors qu'ils y participent théoriquement déjà au titre de l'impôt ?

Pourquoi choisir, dans cette logique, de taxer la production d'électricité plutôt que, par exemple, la distribution de l'eau qui, comme chacun le sait, est principalement assurée par les monopoles privés que constituent la Générale des eaux et la Lyonnaise des eaux ? Au reste, je le rappelle, le président de l'Assemblée nationale ne réclamait-il pas, il y a encore quelques jours, leur nationalisation ?

En s'en prenant aux usagers d'EDF, le Gouvernement choisit donc délibérément de s'attaquer à l'entreprise nationale.

Il faut également souligner qu'en limitant cette taxe aux seuls ouvrages concédés le Gouvernement épargne dans son dispositif l'essentiel des producteurs hydrauliques privés, dont les ouvrages dépendent, pour la plupart, du régime d'autorisation.

Depuis le mois de juillet, les prélèvements abusifs ou les projets de prélèvement sur les résultats et les services d'EDF et de GDF se sont multipliés, au point que les conséquences risquent d'être importantes, tant pour les usagers que pour l'avenir même du service public.

Comme, en 1993, le prix de revient comptable de la production et du transport du kilowattheure d'origine hydraulique fourni par les usines d'EDF a été d'environ 15 centimes, la nouvelle taxe de 1,4 centime entraînerait une augmentation de 10 p. 100 du tarif du kilowattheure d'origine hydraulique.

Je rappelle que le montant global des redevances versées par EDF pour ses usines hydro-électriques, y compris la taxe professionnelle et les taxes spécifiques, s'est élevé, en 1993, à 2 milliards de francs pour 59 milliards de kilowattheures produits.

J'ajoute que la consommation d'électricité est actuellement taxée à hauteur d'environ 30 p. 100, compte tenu de la TVA, des taxes communales, départementales, etc.

La nouvelle taxe proposée risque donc de remettre en cause la rentabilité même de l'énergie hydraulique.

Il est quelque peu paradoxal que le Gouvernement, qui vient de confirmer, lors de la récente discussion du projet de loi sur la protection de l'environnement, sa volonté de favoriser le développement des énergies renouvelables, propose aujourd'hui de pénaliser la plus incontestable, la plus efficace et la plus importante d'entre elles.

Nous refusons, quant à nous, toute nouvelle escalade dans les prélèvements fiscaux en tout genre sur l'électricité et le gaz, qui sont des produits de première nécessité pour les citoyens comme pour les entreprises.

Nous demandons donc au Sénat de refuser la création de cette nouvelle taxe et, par conséquent, de voter la suppression du paragraphe II de l'article 15.

**M. le président.** La parole est à M. Caron, pour présenter l'amendement n° 311 rectifié *bis*.

**M. Paul Caron.** Nous proposons de créer un fonds spécifique pour les voies navigables, sous la forme d'un établissement public.

Cet établissement serait alimenté par une taxe sur les titulaires d'ouvrages hydro-électriques situés sur une voie navigable. Une partie de la « rente du Rhône » pourrait ainsi aller à la réalisation du canal Rhin-Rhône.

**M. le président.** L'amendement n° 526 est-il soutenu ?...

L'amendement n° 289 rectifié est-il soutenu ?...

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 263, 405, 499 rectifié, 406, 389, 378, 264 et 311 rectifié *bis* ?

**M. Gérard Larcher, rapporteur.** La commission ne peut qu'être défavorable à l'amendement n° 263, qui tend à la suppression du paragraphe I de l'article 15.

Elle est également défavorable à l'amendement n° 405.

Elle est encore défavorable à l'amendement n° 499 rectifié. La commission a proposé la création d'un établissement public. Faut-il créer une structure spécifique pour le transport intermodal ? Je rappelle qu'à d'ores et déjà été inséré dans le projet, après l'article 7, un article additionnel prévoyant que les schémas sectoriels nationaux comportent une approche multimodale intégrant le mode étudié dans une chaîne de transport et prenant en compte les capacités retenues pour les autres modes de transport. Le transport multimodal a donc déjà été pris en compte au titre des schémas directeurs sectoriels.

La commission est défavorable aux amendements n° 406 et 389. L'extension à tous les investissements routiers conduirait à un éparpillement et à l'affaiblissement du principe même du fonds.

L'amendement n° 378 est inopérant. En effet, la taxe sur les concessionnaires d'autoroute n'est pas une taxe sur les véhicules. En outre, la commission a proposé de récrire l'article. Donc, avis défavorable.

Avis défavorable, encore, sur l'amendement n° 264, qui vise à supprimer le paragraphe II de l'article 15.

Quant à l'amendement n° 311 rectifié *bis*, il est en grande partie satisfait. Certes, nous divergeons sur le montant de la taxe - 4,2 ou 4,5 centimes - mais le débat que nous avons eu antérieurement devrait permettre à M. Caron de retirer l'amendement. A défaut, la commission émettra un avis défavorable.

**M. le président.** L'amendement n° 311 rectifié *bis* est-il maintenu, monsieur Caron ?

**M. Paul Caron.** Non, je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 311 rectifié *bis* est retiré.

La parole est à M. le ministre d'Etat, pour donner l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 263, 405, 499 rectifié, 406, 389, 378 et 264, et pour présenter l'amendement n° 627.

**M. Charles Pasqua, ministre d'Etat.** Le Gouvernement est défavorable à l'ensemble de ces amendements et il retire l'amendement n° 627.

**M. le président.** L'amendement n° 627 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 262, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix le sous-amendement n° 626, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(Le sous-amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?...  
Je mets aux voix, modifié, l'amendement n° 95 rectifié, accepté par le Gouvernement.

**Mme Marie-Claude Beaudeau.** Le groupe communiste vote contre.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'article 15 est ainsi rédigé et les amendements n° 263, 405, 499 rectifié, 406, 389, 378 et 264 n'ont plus d'objet.

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

Mes chers collègues, M. le ministre d'Etat m'a fait savoir que le prochain conseil des ministres aurait lieu non pas mercredi mais jeudi matin.

De ce fait, plutôt que de siéger tard dans la nuit de mardi à mercredi, nous pourrions achever l'examen de ce projet de loi mercredi matin. A moins, bien entendu, que le Sénat n'en décide autrement lundi.

J'indique que, pour l'instant, l'ordre du jour prioritaire n'est pas modifié ; mais M. le ministre d'Etat nous a déclaré que le Sénat n'aborderait l'examen des autres textes qu'après en avoir terminé avec celui-ci.

**M. Emmanuel Hamel.** C'est logique !

**M. le président.** Nul doute qu'une lettre de M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat ne fera que confirmer à ce que M. le ministre d'Etat nous a indiqué.

3

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 7 novembre 1994, à dix heures, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi (n° 600, 1993-1994) d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, adopté par l'Assemblée nationale.

Rapport n° 35 (1994-1995) de MM. Gérard Larcher, Jean-Marie Girault et Claude Belot, fait au nom de la commission spéciale.

Aucun amendement n'est plus recevable.

### Délais limites pour les inscriptions de parole et pour le dépôt d'amendements

1° Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, d'orientation et de programmation relatif à la sécurité (n° 22, 1994-1995) :

- délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale : lundi 7 novembre 1994, à dix-sept heures ;

- délai limite pour le dépôt des amendements : lundi 7 novembre 1994, à dix-sept heures.

2° Projet de loi portant modification de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France (n° 8, 1994-1995) :

- délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 8 novembre 1994, à dix-sept heures.

3° Projet de loi organique modifiant diverses dispositions relatives à l'élection du Président de la République et à celle des députés à l'Assemblée nationale (n° 603, 1993-1994) :

- délai limite pour le dépôt des amendements : mardi 8 novembre 1994, à dix-sept heures.

4° Projet de loi relatif à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi (n° 561, 1993-1994) :

- délai limite pour le dépôt des amendements : mercredi 9 novembre 1994, à douze heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée. (*La séance est levée à dix-neuf heures quarante.*)

*Le Directeur*  
*du service du compte rendu intégral,*  
DOMINIQUE PLANCHON

## QUESTIONS ORALES

### REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

(Application des articles 76 à 78 du règlement)

#### *Accident d'un Airbus au cours d'essais en vol*

167. - 5 novembre 1994. - **M. Charles de Cuttoli** rappelle à **M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme** la profonde émotion de l'opinion publique à la suite de l'accident d'un Airbus A 330 survenu le 30 juin dernier à Toulouse au cours d'essais en vol et qui a fait sept victimes. Il lui demande s'il a l'intention de rendre publiques les conclusions de l'enquête aussitôt qu'elle aura été terminée. Quatre appareils de ce type sont en service sur les lignes d'Air Inter et l'inquiétude des passagers ne pourrait admettre que soit invoqué un secret de l'instruction par ailleurs abondamment galvaudé. Il lui demande également si les autres Airbus A 330 et A 320 actuellement en service sont équipés des mêmes réacteurs américains Pratt and Whitney que ceux qui équipaient l'appareil accidenté et quelles sont les mesures techniques envisagées pour assurer la sécurité totale des passagers.

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL de la séance du samedi 5 novembre 1994

## SCRUTIN (n° 19)

*sur l'amendement n° 255, présenté par M. Félix Leyzour et les membres du groupe communiste et apparenté, à l'article 11 du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, adopté par l'Assemblée nationale (préservation de l'existence des services publics dans les départements en difficulté).*

Nombre de votants : ..... 317  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 250

Pour : ..... 15  
Contre : ..... 235

Le Sénat n'a pas adopté.

## ANALYSE DU SCRUTIN

### Communistes (15) :

*Pour* : 15.

### Rassemblement démocratique et européen (27) :

*Contre* : 27.

### R.P.R. (92) :

*Contre* : 92.

### Socialistes (67) :

*Abstentions* : 67.

### Union centriste (63) :

*Contre* : 62.

*N'a pas pris part au vote* : 1. - M. René Monory, président du Sénat.

### Républicains et Indépendants (48) :

*Contre* : 46.

*N'ont pas pris part au vote* : 2. - MM. Roger Chinaud, qui présidait la séance, et Maurice Arreckx.

### Sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe (9) :

*Contre* : 8.

*N'a pas pris part au vote* : 1. - Mme Joëlle Dusseau.

## Ont voté pour

Henri Bangou  
Marie-Claude  
Beaudeau  
Jean-Luc Bécart  
Danielle  
Bidard-Reydet

Michelle Demessine  
Paulette Fost  
Jacqueline  
Fraysse-Cazalis  
Jean Garcia  
Charles Lederman

Félix Leyzour  
Hélène Luc  
Louis Minetti  
Robert Pagès  
Ivan Renar  
Robert Vizet

## Ont voté contre

François Abadie  
Philippe Adnot  
Michel d'Aillières  
Michel Alloncle  
Louis Althapé  
Magdeleine Anglade  
Jean Arthuis  
Alphonse Arzel  
Honoré Bailet  
José Balarello  
René Ballayer  
Bernard Barbier  
Janine Bardou  
Bernard Barraux  
Jacques Baudot  
Henri Belcour  
Claude Belot  
Jacques Bérard  
Georges Berchet  
Jean Bernadaux  
Jean Bernard  
Daniel Bernardet  
Roger Besse  
André Bettencourt  
Jacques Bimbenet  
François Blaizot  
Jean-Pierre Blanc  
Paul Blanc  
Maurice Blin  
André Bohl  
Christian Bonnet  
James Bordas  
Didier Borotra  
Joël Bourdin  
Yvon Bourges  
Philippe  
de Bourgoing  
Raymond Bouvier  
André Boyer  
Eric Boyer  
Jean Boyer  
Louis Boyer  
Jacques Braconnier  
Paulette Brisepierre  
Louis Brives  
Camille Cabana  
Guy Cabanel  
Michel Caldaguès  
Robert Calmejane  
Jean-Pierre Camoin  
Jean-Pierre Cantegrit  
Paul Caron  
Ernest Cartigny  
Louis de Catuelan  
Raymond Cayrel  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Jean Chamant

Jean-Paul Chambriard  
Jacques Chaumont  
Jean Chérioux  
Jean Clouet  
Jean Cluzel  
Henri Collard  
Yvon Collin  
Francisque Collomb  
Charles-Henri  
de Cossé-Brissac  
Maurice  
Couve de Murville  
Pierre Croze  
Michel Crucis  
Charles de Cuttoli  
Etienne Dailly  
Marcel Daunay  
Désiré Debavelaere  
Luc Dejoie  
Jean Delaneau  
Jean-Paul Delevoye  
François Delga  
Jacques Delong  
Charles Descours  
André Diligent  
Michel Doublet  
Alain Dufaut  
Pierre Dumas  
Jean Dumont  
Ambroise Dupont  
Hubert  
Durand-Chastel  
André Egu  
Jean-Paul Emin  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Roger Fossé  
André Fosset  
Jean-Pierre Fourcade  
Alfred Foy  
Philippe Francois  
Jean Francois-Poncet  
Yann Gaillard  
Jean-Claude Gaudin  
Philippe de Gaulle  
François Gautier  
Jacques Genton  
Alain Gérard  
François Gerbaud  
François Giacobi  
Charles Ginésy  
Jean-Marie Girault  
Paul Girod  
Henri Goetschy  
Jacques Golliet  
Daniel Goulet  
Adrien Gouteyron  
Jean Grandon

Paul Graziani  
Georges Gruillot  
Yves Guéna  
Bernard Guyomard  
Jacques Habert  
Hubert Haenel  
Emmanuel Hamel  
Jean-Paul Hammann  
Anne Heinis  
Marcel Henry  
Rémi Herment  
Jean Huchon  
Bernard Hugo  
Jean-Paul Hugot  
Claude Huriet  
Roger Husson  
André Jarrot  
Pierre Jeambrun  
Charles Jolibois  
André Jourdain  
Louis Jung  
Christian  
de La Malène  
Pierre Lacour  
Pierre Laffitte  
Pierre Lagourgue  
Alain Lambert  
Lucien Lanier  
Jacques Larché  
Gérard Larcher  
René-Georges Laurin  
Marc Lauriol  
Henri Le Breton  
Jean-François  
Le Grand  
Edouard Le Jeune  
Dominique Leclerc  
Jacques Legendre  
Max Lejeune  
Guy Lemaire  
Charles-Edmond  
Lenglet  
Marcel Lesbros  
François Lesein  
Roger Lise  
Maurice Lombard  
Simon Loueckhote  
Pierre Louvot  
Roland du Luart  
Marcel Lucotte  
Jacques Machet  
Jean Madelain  
Kléber Malecot  
André Maman  
Max Marest  
Philippe Marini  
René Marqués  
Paul Masson



François Mathieu  
Serge Mathieu  
Michel Maurice-  
Bokanowski  
Jacques de Menou  
Louis Mercier  
Daniel Millaud  
Michel Miroudot  
Hélène Missoffe  
Louis Moïnard  
Paul Moreau  
Jacques Mossion  
Georges Mouly  
Philippe Nachbar  
Lucien Neuwirth  
Paul d'Ornano  
Joseph Ostermann  
Georges Othily  
Jacques Oudin  
Sosefo  
Makapé Papilio  
Bernard Pellarin  
Jean Pépin  
Robert Piat

Alain Pluchet  
Alain Poher  
Guy Poirieux  
Christian Poncelet  
Michel Poniatowski  
Jean Pourchet  
André Pourny  
Henri de Raincourt  
Jean-Marie Rausch  
Henri Revol  
Philippe Richert  
Roger Rigaudière  
Guy Robert  
Jean-Jacques Robert  
Jacques Rocca Serra  
Louis-Ferdinand  
de Rocca Serra  
Nelly Rodi  
Jean Roger  
Josselin de Rohan  
Michel Rufin  
Pierre Schiélé  
Jean-Pierre Schosteck  
Maurice Schumann

Bernard Seillier  
Raymond Soucaret  
Michel Souplet  
Jacques Sourdille  
Louis Souvet  
Pierre-Christian  
Taittinger  
Martial Taugourdeau  
Jean-Pierre Tizon  
Henri Torre  
René Trégouët  
Georges Treille  
François Trucy  
Alex Türk  
Maurice Ulrich  
Jacques Valade  
André Vallet  
Pierre Vallon  
Alain Vasselle  
Albert Vecten  
Robert-Paul Vigouroux  
Xavier de Villepin  
Serge Vinçon  
Albert Voilquin

#### Abstentions

Guy Allouche  
François Autain  
Germain Authié  
Jacques Bellanger  
Monique ben Guiga  
Maryse Bergé-Lavigne  
Roland Bernard  
Jean Besson  
Jacques Bialski  
Pierre Biarnès  
Marcel Bony  
Jacques Carat  
Jean-Louis Carrère  
Robert Castaing  
Francis  
Cavalier-Bénézet  
Michel Charasse  
Marcel Charmant  
William Chervy  
Claude Cornac  
Raymond Courrière  
Roland Courteau  
Gérard Delfau  
Jean-Pierre Demerliat

Rodolphe Désiré  
Marie-Madeleine  
Dieulangard  
Michel  
Dreyfus-Schmidt  
Josette Durrieu  
Bernard Dussaut  
Claude Estier  
Léon Fatous  
Claude Fuzier  
Aubert Garcia  
Gérard Gaud  
Roland Huguet  
Philippe Labeyrie  
Tony Larue  
Robert Laucournet  
Paul Loridant  
François Louisy  
Philippe Madrelle  
Michel Manet  
Jean-Pierre Masseret  
Pierre Mauroy  
Jean-Luc Mélenchon  
Charles Metzinger

Gérard Miquel  
Michel Moreigne  
Albert Pen  
Guy Penne  
Daniel Percheron  
Louis Perrein  
Jean Peyrafitte  
Louis Philibert  
Claude Pradille  
Roger Quilliot  
Paul Raoult  
René Regnault  
Gérard Roujas  
André Rouvière  
Claude Saunier  
Françoise Seligmann  
Michel Sergent  
Frank Sérésclat  
René-Pierre Signé  
Fernand Tardy  
André Vezinhet  
Marcel Vidal

#### N'ont pas pris part au vote

M. Maurice Arreckx et Mme Joëlle Dusseau.

#### N'ont pas pris part au vote

M. René Monory, président du Sénat, et M. Roger Chinaud, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : ..... 317  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 251  
Majorité absolue des suffrages exprimés : ..... 126

Pour l'adoption : ..... 15  
Contre : ..... 236

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

## SCRUTIN (n° 20)

sur l'article 13 du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, adopté par l'Assemblée nationale (fonds national d'aménagement et de développement du territoire).

Nombre de votants : ..... 316  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 312

Pour : ..... 231  
Contre : ..... 81

Le Sénat a adopté.

## ANALYSE DU SCRUTIN

### Communistes (15) :

Contre : 15.

### Rassemblement démocratique et européen (27) :

Pour : 23.

Abstentions : 4. - MM. François Abadie, André Boyer, Yvon Collin et François Giacobbi.

### R.P.R. (92) :

Pour : 92.

### Socialistes (67) :

Contre : 66.

N'a pas pris part au vote : 1. - M. Michel Charasse.

### Union centriste (63) :

Pour : 62.

N'a pas pris part au vote : 1. - M. René Monory, président du Sénat.

### Républicains et Indépendants (48) :

Pour : 46.

N'ont pas pris part au vote : 2. - MM. Roger Chinaud, qui présidait la séance, et Maurice Arreckx.

### Sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe (9) :

Pour : 8.

N'a pas pris part au vote : 1. - Mme Joëlle Dusseau.

#### Ont voté pour

Philippe Adnot	François Blazot	Jean-Pierre Cantegrit
Michel d'Aillières	Jean-Pierre Blanc	Paul Caron
Michel Alloncle	Paul Blanc	Ernest Cartigny
Louis Althapé	Maurice Blin	Louis de Catuelan
Magdeleine Anglade	André Bohl	Raymond Cayrel
Jean Arthuis	Christian Bonnet	Auguste Cazalet
Alphonse Arzel	James Bordas	Gérard César
Honoré Baillet	Didier Borotra	Jean Chamant
José Balarelo	Joël Bourdin	Jean-Paul Chambriard
René Ballayer	Yvon Bourges	Jacques Chaumont
Bernard Barbier	Philippe	Jean Chérioux
Janine Bardou	de Bourgoing	Jean Clouet
Bernard Barraux	Raymond Bouvier	Jean Cluzel
Jacques Baudot	Eric Boyer	Henri Collard
Henri Belcour	Jean Boyer	Francisque Collomb
Claude Belot	Louis Boyer	Charles-Henri
Jacques Bérard	Jacques Braconnier	de Cossé-Brissac
Georges Berchet	Paulette Brisepierre	Maurice
Jean Bernadoux	Louis Brives	Couve de Murville
Jean Bernard	Camille Cabana	Pierre Croze
Daniel Bernardet	Guy Cabanel	Michel Crucis
Roger Besse	Michel Caldaguès	Charles de Curtoli
André Bettencourt	Robert Calmejeane	Etienne Dailly
Jacques Bimbenet	Jean-Pierre Camoin	Marcel Daunay

Désiré Debavelaere  
Luc Dejoie  
Jean Delaneau  
Jean-Paul Delevoye  
François Delga  
Jacques Delong  
Charles Descours  
André Diligent  
Michel Doublet  
Alain Dufaut  
Pierre Dumas  
Jean Dumont  
Ambroise Dupont  
Hubert  
Durand-Chastel  
André Egu  
Jean-Paul Emin  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Roger Fossé  
André Fosset  
Jean-Pierre Fourcade  
Alfred Foy  
Philippe François  
Jean François-Poncet  
Yann Gaillard  
Jean-Claude Gaudin  
Philippe de Gaulle  
François Gautier  
Jacques Genton  
Alain Gérard  
François Gerbaud  
Charles Ginesy  
Jean-Marie Girault  
Paul Girod  
Henri Goetschy  
Jacques Golliet  
Daniel Goulet  
Adrien Gouteyron  
Jean Grandon  
Paul Graziani  
Georges Gruillot  
Yves Guéna  
Bernard Guyomard  
Jacques Habert  
Hubert Haenel  
Emmanuel Hamel  
Jean-Paul Hammann  
Anne Heinis  
Marcel Henry  
Rémi Herment  
Jean Huchon  
Bernard Hugo  
Jean-Paul Hugot  
Claude Huriet  
Roger Husson  
André Jarrot

Pierre Jeambrun  
Charles Jolibois  
André Jourdain  
Louis Jung  
Christian  
de La Malène  
Pierre Lacour  
Pierre Laffitte  
Pierre Lagourgue  
Alain Lambert  
Lucien Lanier  
Jacques Larché  
Gérard Larcher  
René-Georges Laurin  
Marc Lauriol  
Henri Le Breton  
Jean-François  
Le Grand  
Edouard Le Jeune  
Dominique Leclerc  
Jacques Legendre  
Max Lejeune  
Guy Lemaire  
Charles-Edmond  
Lenglet  
Marcel Lesbros  
François Lesein  
Roger Lise  
Maurice Lombard  
Simon Loueckhote  
Pierre Louvor  
Roland du Luart  
Marcel Lucotte  
Jacques Machet  
Jean Madelain  
Kléber Malecot  
André Maman  
Max Marest  
Philippe Marini  
René Marquès  
Paul Masson  
François Mathieu  
Serge Mathieu  
Michel Maurice-  
Bokanowski  
Jacques de Menou  
Louis Mercier  
Daniel Millaud  
Michel Miroudot  
Hélène Missoffe  
Louis Moinard  
Paul Moreau  
Jacques Mossion  
Georges Mouly  
Philippe Nachbar  
Lucien Neuwirth  
Paul d'Ornano

#### Ont voté contre

Guy Allouche  
François Autain  
Germain Authié  
Henri Bangou  
Marie-Claude  
Beaudeau  
Jean-Luc Bécart  
Jacques Bellanger  
Monique ben Guiga  
Maryse Bergé-Lavigne  
Roland Bernard  
Jean Besson  
Jacques Bialski  
Pierre Biarnès  
Danielle  
Bidard-Reydet  
Marcel Bony  
Jacques Carat

Jean-Louis Carrère  
Robert Castaing  
Francis  
Cavalier-Bénézet  
Marcel Charmant  
William Chery  
Claude Cornac  
Raymond Courrière  
Roland Courteau  
Gérard Delfau  
Jean-Pierre Demerliat  
Michelle Demessine  
Rodolphe Désiré  
Marie-Madeleine  
Dieulangard  
Michel  
Dreyfus-Schmidt  
Josette Durrieu

Joseph Ostermann  
Georges Othily  
Jacques Oudin  
Sosefo  
Makapé Papilio  
Bernard Pellarini  
Jean Pépin  
Robert Piat  
Alain Pluchet  
Alain Poher  
Guy Poirieux  
Christian Poncelet  
Michel Poniatowski  
Jean Pourchet  
André Pourny  
Henri de Raincourt  
Jean-Marie Rausch  
Henri Revol  
Philippe Richert  
Roger Rigaudière  
Guy Robert  
Jean-Jacques Robert  
Jacques Rocca Serra  
Louis-Ferdinand  
de Rocca Serra  
Nelly Rodi  
Jean Roger  
Josselin de Rohan  
Michel Rufin  
Pierre Schiélé  
Jean-Pierre Schosteck  
Maurice Schumann  
Bernard Seillier  
Raymond Soucaret  
Michel Souplet  
Jacques Sourdilte  
Louis Souvet  
Pierre-Christian  
Taittinger  
Martial Taugourdeau  
Jean-Pierre Tizon  
Henri Torre  
René Trégouët  
Georges Treille  
François Trucy  
Alex Türk  
Maurice Ulrich  
Jacques Valade  
André Vallet  
Pierre Vallon  
Alain Vasselle  
Albert Vecten  
Robert-Paul Vigouroux  
Xavier de Villepin  
Serge Vinçon  
Albert Voilquin

Hélène Luc  
Philippe Madrelle  
Michel Manet  
Jean-Pierre Masseret  
Pierre Mauroy  
Jean-Luc Mélenchon  
Charles Metzinger  
Louis Minetti  
Gérard Miquel  
Michel Moreigne  
Robert Pagès  
Albert Pen

Guy Penne  
Daniel Percheron  
Louis Perrein  
Jean Peyrafitte  
Louis Philibert  
Claude Pradille  
Roger Quilliot  
Paul Raoult  
René Regnault  
Ivan Renar  
Gérard Roujas  
André Rouvière

Claude Saunier  
Françoise Seligmann  
Michel Sergent  
Franck Sérusclat  
René-Pierre Signé  
Fernand Tardy  
André Vezinhet  
Marcel Vidal  
Robert Vizet

#### Abstentions

MM. François Abadie, André Boyer, Yvon Collin et François Giacobbi.

#### N'ont pas pris part au vote

MM. Maurice Arreckx, Michel Charasse et Mme Joëlle Dusseau.

#### N'ont pas pris part au vote

MM. René Monory, président du Sénat, et Roger Chinaud, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : ..... 317  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 313  
Majorité absolue des suffrages exprimés : ... 157

Pour l'adoption : ..... 232  
Contre : ..... 81

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

#### SCRUTIN (n° 21)

sur l'amendement n° 261, présenté par M. Félix Leyzour et les membres du groupe communiste et apparenté, à l'article 14 du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, adopté par l'Assemblée nationale (action contre la déréglementation aérienne).

Nombre de votants : ..... 318  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 318

Pour : ..... 15  
Contre : ..... 303

Le Sénat n'a pas adopté.

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### Communistes (15) :

Pour : 15.

##### Rassemblement démocratique et européen (27) :

Contre : 26.

N'a pas pris part au vote : 1. - M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

##### R.P.R. (92) :

Contre : 92.

##### Socialistes (67) :

Contre : 67.

##### Union centriste (63) :

Contre : 62.

N'a pas pris part au vote : 1. - M. René Monory, président du Sénat.

**Républicains et Indépendants (48) :**

Contre : 47.

N'a pas pris part au vote : 1. - M. Maurice Arreckx.

**Sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe (9) :**

Contre : 9.

**Ont voté pour**

Henri Bangou  
Marie-Claude  
Beaudeau  
Jean-Luc Bécart  
Danielle  
Bidard-Reydet

Michelle Demessine  
Paulette Fost  
Jacqueline  
Fraysse-Cazalis  
Jean Garcia  
Charles Lederman

Félix Leyzour  
Hélène Luc  
Louis Minetti  
Robert Pagès  
Ivan Renar  
Robert Vizet

**Ont voté contre**

François Abadie  
Philippe Adnot  
Michel d'Aillières  
Michel Alloncle  
Guy Allouche  
Louis Althapé  
Magdeleine Anglade  
Jean Arthus  
Alphonse Arzel  
François Autain  
Germain Authié  
Honoré Baillet  
José Balarello  
René Ballayer  
Bernard Barbier  
Janine Bardou  
Bernard Barraux  
Jacques Baudot  
Henri Belcour  
Jacques Bellanger  
Claude Belot  
Monique ben Guiga  
Jacques Bérard  
Georges Berchet  
Maryse Bergé-Lavigne  
Jean Bernadoux  
Jean Bernard  
Roland Bernard  
Daniel Bernardet  
Roger Besse  
Jean Besson  
André Bettencourt  
Jacques Bialski  
Pierre Biarnès  
Jacques Bimbenet  
François Blaizot  
Jean-Pierre Blanc  
Paul Blanc  
Maurice Blin  
André Bohl  
Christian Bonnet  
Marcel Bony  
James Bordas  
Didier Borotra  
Joël Bourdin  
Yvon Bourges  
Philippe  
de Bourgoing  
Raymond Bouvier  
André Boyer  
Eric Boyer  
Jean Boyer  
Louis Boyer  
Jacques Braconnier  
Paulette Brisepierre  
Louis Brives  
Camille Cabana  
Guy Cabanel  
Michel Caldauguès

Robert Calmejane  
Jean-Pierre Camoin  
Jean-Pierre Cantegrit  
Jacques Carat  
Paul Caron  
Jean-Louis Carrère  
Ernest Cartigny  
Robert Castaing  
Louis de Catuelan  
Francis  
Cavalier-Bénézet  
Raymond Cayrel  
Auguste Cazalet  
Gérard César  
Jean Chamant  
Jean-Paul Chambriard  
Michel Charasse  
Marcel Charmant  
Jacques Chaumont  
Jean Chérioux  
William Chervy  
Roger Chinaud  
Jean Clouet  
Jean Cluzel  
Henri Collard  
Yvon Collin  
Francisque Collomb  
Claude Cornac  
Charles-Henri  
de Cossé-Brissac  
Raymond Courrière  
Roland Courteau  
Maurice  
Couve de Murville  
Pierre Croze  
Michel Crucis  
Charles de Cuttoli  
Marcel Daunay  
Désiré Debavelaere  
Luc Dejoie  
Jean Delaneau  
Jean-Paul Delevoey  
Gérard Delfau  
François Delga  
Jacques Delong  
Jean-Pierre Demerliat  
Charles Descours  
Rodolphe Désiré  
Marie-Madeleine  
Dieulangard  
André Diligent  
Michel Doublet  
Michel  
Dreyfus-Schmidt  
Alain Dufaut  
Pierre Dumas  
Jean Dumont  
Ambroise Dupont  
Hubert  
Durand-Chastel

Josette Durrieu  
Bernard Dussaut  
Joëlle Dusseau  
André Egu  
Jean-Paul Emin  
Claude Estier  
Léon Fatous  
Pierre Fauchon  
Jean Faure  
Roger Fossé  
André Fosset  
Jean-Pierre Fourcade  
Alfred Foy  
Philippe François  
Jean Francois-Poncet  
Claude Fuzier  
Yann Gaillard  
Aubert Garcia  
Gérard Gaud  
Jean-Claude Gaudin  
Philippe de Gaulle  
François Gautier  
Jacques Genton  
Alain Gérard  
François Gerbaud  
François Giacobbi  
Charles Ginésy  
Jean-Marie Girault  
Paul Girod  
Henri Goetschy  
Jacques Golliet  
Daniel Goulet  
Adrien Gouteyron  
Jean Grandon  
Paul Graziani  
Georges Gruillot  
Yves Guéna  
Bernard Guyomard  
Jacques Habert  
Hubert Haenel  
Emmanuel Hamel  
Jean-Paul Hammann  
Anne Heinis  
Marcel Henry  
Rémi Herment  
Jean Huchon  
Bernard Hugo  
Jean-Paul Hugot  
Roland Huguet  
Claude Huriet  
Roger Husson  
André Jarrot  
Pierre Jeambrun  
Charles Jolibois  
André Jourdain  
Louis Jung  
Christian  
de La Malène  
Philippe Labeyrie

Pierre Lacour  
Pierre Laffitte  
Pierre Lagourgue  
Alain Lambert  
Lucien Lanier  
Jacques Larché  
Gérard Larcher  
Tony Larue  
Robert Laucournet  
René-Georges Laurin  
Marc Lauriol  
Henri Le Breton  
Jean-François  
Le Grand  
Edouard Le Jeune  
Dominique Leclerc  
Jacques Legendre  
Max Lejeune  
Guy Lemaire  
Charles-Edmond  
Lenglet  
Marcel Lesbros  
François Lesein  
Roger Lise  
Maurice Lombard  
Paul Loridant  
Simon Loueckhote  
François Louisy  
Pierre Louvot  
Roland du Luart  
Marcel Lucotte  
Jacques Machel  
Jean Madelain  
Philippe Madrelle  
Kléber Malecot  
André Maman  
Michel Manet  
Max Marest  
Philippe Marini  
René Marqués  
Jean-Pierre Masseret  
Paul Masson  
François Mathieu  
Serge Mathieu  
Michel Maurice-  
Bokanowski  
Pierre Mauroy

Jean-Luc Mélenchon  
Jacques de Menou  
Louis Mercier  
Charles Metzinger  
Daniel Millaud  
Gérard Miquel  
Michel Miroudot  
Hélène Missoffe  
Louis Moynard  
Paul Moreau  
Michel Moreigne  
Jacques Mossion  
Georges Mouly  
Philippe Nachbar  
Lucien Neuwirth  
Paul d'Ornano  
Joseph Ostermann  
Georges Othily  
Jacques Oudin  
Sosefo  
Makapé Papilio  
Bernard Pellarin  
Albert Pen  
Guy Penne  
Jean Pépin  
Daniel Percheron  
Louis Perrein  
Jean Peyrafitte  
Louis Philibert  
Robert Piat  
Alain Pluchet  
Alain Pohet  
Guy Poirieux  
Christian Poncet  
Michel Poniatowski  
Jean Pourchet  
André Pourny  
Claude Pradille  
Roger Quilliot  
Henri de Raincourt  
Paul Raoult  
Jean-Marie Rausch  
René Regnault  
Henri Revol  
Philippe Richert  
Roger Rigaudière  
Guy Robert

Jean-Jacques Robert  
Jacques Rocca Serra  
Louis-Ferdinand  
de Rocca Serra  
Nelly Rodi  
Jean Roger  
Josselin de Rohan  
Gérard Roujas  
André Rouvière  
Michel Rufin  
Claude Saunier  
Pierre Schiélé  
Jean-Pierre Schosteck  
Maurice Schumann  
Bernard Seillier  
Françoise Seligmann  
Michel Sergent  
Franck Sérusclat  
René-Pierre Signé  
Raymond Soucaret  
Michel Souplet  
Jacques Sourdille  
Louis Souvet  
Pierre-Christian  
Taittinger  
Fernand Tardy  
Martial Taugourdeau  
Jean-Pierre Tizon  
Henri Torre  
René Trégouët  
Georges Treille  
François Trucy  
Alex Türk  
Maurice Ulrich  
Jacques Valade  
André Vallet  
Pierre Vallon  
Alain Vasselle  
Albert Vecten  
André Vezinhet  
Marcel Vidal  
Robert-Paul Vigouroux  
Xavier de Villepin  
Serge Vinçon  
Albert Voilquin

**N'a pas pris part au vote**

M. Maurice Arreckx.

**N'ont pas pris part au vote**

MM. René Monory, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

**SCRUTIN (n° 22)**

sur l'amendement n° 628 rectifié, présenté par le Gouvernement, modifié par les sous-amendements n°s 632 et 630, tendant à insérer un article additionnel avant l'article 15 du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, adopté par l'Assemblée nationale (réalisation de la liaison Rhin-Rhône).

Nombre de votants : ..... 317

Nombre de suffrages exprimés : ..... 313

Pour : ..... 230

Contre : ..... 83

Le Sénat a adopté.

## ANALYSE DU SCRUTIN

**Communistes (15) :***Contre* : 15.**Rassemblement démocratique et européen (27) :***Pour* : 22.*Abstentions* : 4. - MM. François Abadie, André Boyer, Yvon Collin et François Giacobbi.*N'a pas pris part au vote* : 1. - M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.**R.P.R. (92) :***Pour* : 92.**Socialistes (67) :***Contre* : 66.*N'a pas pris part au vote* : 1. - M. Michel Dreyfus-Schmidt.**Union centriste (63) :***Pour* : 61.*Contre* : 1. - M. Pierre Schiélé.*N'a pas pris part au vote* : 1. - M. René Monory, président du Sénat.**Républicains et Indépendants (48) :***Pour* : 47.*N'a pas pris part au vote* : 1. - M. Maurice Arreckx.**Sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe (9) :***Pour* : 8.*Contre* : 1. - Mme Joëlle Dusseau.**Ont voté pour**

Philippe Adnot  
 Michel d'Aillières  
 Michel Alloncle  
 Louis Althapé  
 Magdeleine Anglade  
 Jean Arthuis  
 Alphonse Arzel  
 Honoré Bailet  
 José Balarello  
 René Ballayer  
 Bernard Barbier  
 Janine Bardou  
 Bernard Barraux  
 Jacques Baudot  
 Henri Belcour  
 Claude Belot  
 Jacques Bérard  
 Georges Berchet  
 Jean Bernadaux  
 Jean Bernard  
 Daniel Bernardet  
 Roger Besse  
 André Bettencourt  
 Jacques Bimbenet  
 François Blaizot  
 Jean-Pierre Blanc  
 Paul Blanc  
 Maurice Blin  
 André Bohl  
 Christian Bonnet  
 James Bordas  
 Didier Borotra  
 Joël Bourdin  
 Yvon Bourges  
 Philippe  
 de Bourgoing

Raymond Bouvier  
 Eric Boyer  
 Jean Boyer  
 Louis Boyer  
 Jacques Braconnier  
 Paulette Brisepierre  
 Louis Brives  
 Camille Cabana  
 Guy Cabanel  
 Michel Caldaguès  
 Robert Calmejane  
 Jean-Pierre Camoin  
 Jean-Pierre Cantegrit  
 Paul Caron  
 Ernest Cartigny  
 Louis de Catuelan  
 Raymond Cayrel  
 Auguste Cazalet  
 Gérard César  
 Jean Chamant  
 Jean-Paul Chambriard  
 Jacques Chaumont  
 Jean Chérioux  
 Roger Chinaud  
 Jean Clouet  
 Jean Cluzel  
 Henri Collard  
 Francisque Collomb  
 Charles-Henri  
 de Cossé-Brissac  
 Maurice  
 Couve de Murville  
 Pierre Croze  
 Michel Crucis  
 Charles de Cuttoli  
 Marcel Daunay

Désiré Debavelaere  
 Luc Dejoie  
 Jean Delaneau  
 Jean-Paul Delevoye  
 François Delga  
 Jacques Delong  
 Charles Descours  
 André Diligent  
 Michel Doublet  
 Alain Dufaut  
 Pierre Dumas  
 Jean Dumont  
 Ambroise Dupont  
 Hubert  
 Durand-Chastel  
 André Egu  
 Jean-Paul Emin  
 Pierre Fauchon  
 Jean Faure  
 Roger Fossé  
 André Fosset  
 Jean-Pierre Fourcade  
 Alfred Foy  
 Philippe Francois  
 Jean Francois-Poncet  
 Yann Gaillard  
 Jean-Claude Gaudin  
 Philippe de Gaulle  
 François Gautier  
 Jacques Genton  
 Alain Gérard  
 François Gerbaud  
 Charles Ginésy  
 Jean-Marie Girault  
 Paul Girod  
 Henri Goetschy

Jacques Golliet  
 Daniel Goulet  
 Adrien Gouteyron  
 Jean Grandon  
 Paul Graziani  
 Georges Gruillot  
 Yves Guéna  
 Bernard Guyomard  
 Jacques Habert  
 Hubert Haenel  
 Emmanuel Hamel  
 Jean-Paul Hammann  
 Anne Heinis  
 Marcel Henry  
 Rémi Herment  
 Jean Huchon  
 Bernard Hugo  
 Jean-Paul Hugot  
 Claude Huriet  
 Roger Husson  
 André Jarrot  
 Pierre Jeambrun  
 Charles Jolibois  
 André Jourdain  
 Louis Jung  
 Christian  
 de La Malène  
 Pierre Lacour  
 Pierre Laffitte  
 Pierre Lagourgue  
 Alain Lambert  
 Lucien Lanier  
 Jacques Larché  
 Gérard Larcher  
 René-Georges Laurin  
 Marc Lauriol  
 Henri Le Breton  
 Jean-François  
 Le Grand  
 Edouard Le Jeune  
 Dominique Leclerc  
 Jacques Legendre  
 Max Lejeune  
 Guy Lemaire  
 Charles-Edmond  
 Lenglet

Guy Allouche  
 François Autain  
 Germain Authié  
 Henri Bangou  
 Marie-Claude  
 Beaudeau  
 Jean-Luc Bécart  
 Jacques Bellanger  
 Monique ben Guiga  
 Maryse Bergé-Lavigne  
 Roland Bernard  
 Jean Besson  
 Jacques Bialski  
 Pierre Biarnès  
 Danièle  
 Bidard-Reydet  
 Marcel Bony  
 Jacques Carat  
 Jean-Louis Carrère  
 Robert Castaing  
 Francis  
 Cavalier-Bénézet  
 Michel Charasse  
 Marcel Charmant  
 William Chervy  
 Claude Cornac  
 Raymond Courrière  
 Roland Courteau  
 Gérard Delfau  
 Jean-Pierre Demerliat  
 Michelle Demessine

Marcel Lesbros  
 François Lesein  
 Roger Lise  
 Maurice Lombard  
 Simon Loueckhote  
 Pierre Louvot  
 Roland du Luart  
 Marcel Lucotte  
 Jacques Machet  
 Jean Madelain  
 Kléber Malecot  
 André Maman  
 Max Marest  
 Philippe Marini  
 René Marqués  
 Paul Masson  
 François Mathieu  
 Serge Mathieu  
 Michel Maurice-  
 Bokanowski  
 Jacques de Menou  
 Louis Mercier  
 Daniel Millaud  
 Michel Miroudot  
 Hélène Missoffe  
 Louis Moïnard  
 Paul Moreau  
 Jacques Mossion  
 Georges Mouly  
 Philippe Nachbar  
 Lucien Neuwirth  
 Paul d'Ornano  
 Joseph Ostermann  
 Georges Othily  
 Jacques Oudin  
 Sosefo  
 Makapé Papilio  
 Bernard Pellarin  
 Le Grand  
 Jean Pépin  
 Robert Piat  
 Alain Pluchet  
 Alain Poher  
 Guy Poirieux  
 Christian Poncelet  
 Michel Poniatowski

**Ont voté contre**

Rodolphe Désiré  
 Marie-Madeleine  
 Dieulangard  
 Josette Durrieu  
 Bernard Dussaut  
 Joëlle Dusseau  
 Claude Estier  
 Léon Fatous  
 Paulette Fost  
 Jacqueline  
 Fraysse-Cazalis  
 Claude Fuzier  
 Aubert Garcia  
 Jean Garcia  
 Gérard Gaud  
 Roland Huguet  
 Philippe Labeurie  
 Tony Larue  
 Robert Laucournet  
 Charles Lederman  
 Félix Leyzour  
 Paul Loridant  
 François Louisy  
 Hélène Luc  
 Philippe Madrelle  
 Michel Manet  
 Jean-Pierre Masseret  
 Pierre Mauroy  
 Jean-Luc Mélenchon  
 Charles Metzinger  
 Louis Minetti

Jean Pourchet  
 André Pourny  
 Henri de Raincourt  
 Jean-Marie Rausch  
 Henri Revil  
 Philippe Richert  
 Roger Rigaudière  
 Guy Robert  
 Jean-Jacques Robert  
 Jacques Rocca Serra  
 Louis-Ferdinand  
 de Rocca Serra  
 Nelly Rodi  
 Jean Roger  
 Josselin de Rohan  
 Michel Rufin  
 Jean-Pierre Schosteck  
 Maurice Schumann  
 Bernard Seillier  
 Raymond Soucaret  
 Michel Souplet  
 Jacques Sourdille  
 Louis Souvet  
 Pierre-Christian  
 Taittinger  
 Martial Taugourdeau  
 Jean-Pierre Tizon  
 Henri Torre  
 René Tréguouët  
 Georges Treille  
 François Trucy  
 Alex Türk  
 Maurice Ulrich  
 Jacques Valade  
 André Vallet  
 Pierre Vallon  
 Alain Vasselle  
 Albert Vecten  
 Robert-Paul Vigouroux  
 Xavier de Villepin  
 Serge Vinçon  
 Albert Voilquin

Gérard Miquel  
 Michel Moreigne  
 Robert Pagès  
 Albert Pen  
 Guy Penne  
 Daniel Percheron  
 Louis Perrein  
 Jean Peyrafitte  
 Louis Philibert  
 Claude Pradille  
 Roger Quilliot  
 Paul Raoult  
 René Regnault  
 Ivan Renar  
 Gérard Roujas  
 André Rouvière  
 Claude Saunier  
 Pierre Schiélé  
 Françoise Seligmann  
 Michel Sergent  
 Franck Sérusclat  
 René-Pierre Signé  
 Fernand Tardy  
 André Vezinhet  
 Marcel Vidal  
 Robert Vizet

**Abstentions**

MM. François Abadie, André Boyer, Yvon Collin et François Giacobbi.

**N'ont pas pris part au vote**

MM. Maurice Arreckx et Michel Dreyfus-Schmidt.

**N'ont pas pris part au vote**

MM. René Monory, président du Sénat, et Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants : ..... 317  
Nombre de suffrages exprimés : ..... 312  
Majorité absolue des suffrages exprimés : ... 157

Pour l'adoption : ..... 230  
Contre : ..... 82

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.