

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

42^e SÉANCE

Séance du mardi 6 décembre 1994

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. RENÉ MONORY

1. Procès-verbal (p. 6812).
2. Loi de finances pour 1995. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 6812).

Équipement, transport et tourisme

I. - URBANISME ET SERVICES COMMUNS

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Henri Collard, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jacques Bellanger, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Ambroise Dupont, Félix Leyzour.

M. le ministre.

Crédits des titres III à VI. - Vote réservé (p. 6819)

Article 57. - Adoption (p. 6819)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT

II. - TRANSPORTS

1. Transports terrestres

2. Routes

3. Sécurité routière (p. 6819)

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Auguste Cazalet, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres ; Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les transports terrestres ; Paul Loridant, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les routes et la sécurité routière ; Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour les routes et les voies navigables ; Jean Pourchet, Jean-Pierre Demerliat.

Suspension et reprise de la séance (p. 6831)

PRÉSIDENTE DE M. YVES GUÉNA

MM. José Balarello, François Gerbaud, Paul Girod, Félix Leyzour, Alain Lambert, Marcel Vidal, Pierre Dumas, le ministre.

Sur les crédits du titre III (p. 6844)

M. Louis Souvet.

Vote des crédits réservé.

Sur les crédits du titre IV (p. 6845)

MM. Daniel Goulet, Emmanuel Hamel, le ministre.

Vote des crédits réservé.

Crédits des titres V et VI. - Vote réservé (p. 6847)

II. - TRANSPORTS (p. 6848)

4. Transport aérien

5. Météorologie

Budget annexe de l'aviation civile (p. 6848)

MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Ernest Cartigny, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, pour l'aviation civile et le transport aérien ; Jacques Habert, François Autain, François Gerbaud, Félix Leyzour, Serge Vinçon.

M. le ministre.

Crédits des titres III à VI. - Adoption (p. 6865)

Article additionnel après l'article 57 (p. 6865)

Amendement n° II-44 du Gouvernement. - MM. le ministre, le rapporteur spécial, Etienne Dailly. - Réserve.

M. le rapporteur spécial.

Adoption des crédits figurant aux articles 27 et 28.

Service du Premier ministre (suite)

I. - SERVICES GÉNÉRAUX (RAPATRIÉS) (p. 6867)

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés.

Suspension et reprise de la séance (p. 6870)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN FAURE

MM. Henri Torre, rapporteur spécial de la commission des finances ; José Balarello, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales ; Roland Courteau, Jean-Paul Hammann, Félix Leyzour, Alain Dufaut, le ministre délégué.

Crédits du titre III. - Vote réservé (p. 6879)

Sur les crédits du titre IV (p. 6879)

MM. Jacques Habert, Emmanuel Hamel, Jean-Paul Hammann.

Vote des crédits réservé.

Crédits des titres V et VI. - Vote réservé (p. 6879)

Charges communes et comptes spéciaux du Trésor (p. 6879)

MM. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie ; Claude Belot, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les charges communes ; Philippe Marini, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les comptes spéciaux du Trésor ; Félix Leyzour, Paul Loridant.

MM. le ministre, Philippe Marini, rapporteur spécial.

CHARGES COMMUNES

Crédits des titres I à III. - Adoption (p. 6891)

Sur les crédits du titre IV (p. 6892)

Amendement n° II-42 de Mme Danielle Bidard-Reydet. - Mme Danielle Bidard-Reydet, MM. Claude Belot, rapporteur spécial ; le ministre. - Rejet.

Adoption des crédits.

Crédits des titres V et VI. - Adoption (p. 6892)

Articles 53 à 54 *ter*. - Adoption (p. 6893)

COMPTES SPÉCIAUX DU TRÉSOR (p. 6893)

Article 29 (p. 6894)

Amendement n° II-40 rectifié de la commission. - MM. Philippe Marini, rapporteur spécial ; le ministre. - Adoption. Adoption de l'article modifié.

Article 30 (p. 6895)

Amendement n° II-41 rectifié de la commission. - MM. Philippe Marini, rapporteur spécial ; le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 31. - Adoption (p. 6895)

Article 32 (p. 6895)

Amendements n° II-35 rectifié et II-36 rectifié de M. Jean Faure. - MM. Jean Delaneau, Philippe Marini, rapporteur spécial ; le ministre, André Egu, Jean Arthuis, rapporteur général de la commission des finances ; Mme Hélène Luc. - Retrait de l'amendement n° II-35 rectifié ; rejet, par scrutin public, de l'amendement n° II-36 rectifié.

Mme Hélène Luc.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 32 (p. 6899)

Amendement n° II-43 de Mme Hélène Luc. - Mme Hélène Luc, MM. Philippe Marini, rapporteur spécial ; le ministre. - Rejet.

Articles 33 à 36. - Adoption (p. 6900)

3. **Transmission de projets de loi** (p. 6900).
4. **Dépôt d'une proposition de loi constitutionnelle** (p. 6901).
5. **Dépôt de propositions de loi organique** (p. 6901).
6. **Dépôt de propositions de loi** (p. 6902).
7. **Dépôt d'une proposition d'acte communautaire** (p. 6902).
8. **Ordre du jour** (p. 6902).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. RENÉ MONORY

La séance est ouverte à dix heures vingt-cinq.

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

LOI DE FINANCES POUR 1995

Suite de la discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1995, adopté par l'Assemblée nationale. [N^{os} 78 et 79 (1994-1995).]

Équipement, transports et tourisme

I. - URBANISME ET SERVICES COMMUNS

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant l'urbanisme et les services communs du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme.

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, ce projet de budget relatif à l'urbanisme et aux services communs, qui s'inscrit dans les dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, dont l'examen a commencé samedi, est au service de deux grandes priorités : d'une part, affirmer les missions de l'État et garantir l'efficacité du service public de l'équipement, d'autre part, améliorer le cadre de vie pour les citoyens et les entreprises.

La première priorité tend à affirmer les missions de l'État et à garantir l'efficacité du service public de l'équipement.

Les moyens de fonctionnement et en personnels représenteront plus de 22 milliards de francs en 1995. Ils doivent permettre essentiellement de moderniser les structures de l'équipement.

L'année 1995 sera celle de l'accélération du rapprochement entre les services déconcentrés de l'équipement et ceux de l'agriculture.

Le ministère de l'équipement a entrepris, depuis plusieurs années, un renouvellement en profondeur de ses modes d'organisation et de gestion, dans une logique de maîtrise des coûts pour le contribuable.

Le projet de budget pour 1995 traduit cet état d'esprit. D'une part, il apporte sa nécessaire contribution à l'objectif de redressement des finances publiques par une réduction de 0,9 p. 100 de l'effectif total. D'autre part, il prévoit que le ministère de l'équipement opérera, en 1995, les adaptations d'effectifs nécessaires en faveur de certains secteurs sensibles, notamment en termes de sécurité des transports. Ce sont au total près de 500 emplois qui seront ainsi redéployés.

Ce projet de budget vise également à valoriser la capacité de travail des agents.

Malgré un contexte difficile, il permettra de prolonger les actions de qualification, de formation, d'action sociale et d'amélioration en général des conditions de travail. Au-delà des moyens financiers, un effort tout particulier d'amélioration du dialogue social et de la communication interne sera poursuivi.

Trois volontés fortes sont exprimées dans ce projet de budget pour 1995.

Première volonté forte : une reconnaissance statutaire des qualifications.

L'ensemble des plans de réformes statutaires en cours se poursuivra, qu'il s'agisse de la filière « exploitation », qui représente plus de la moitié des effectifs du ministère et dont la rénovation totale sera bientôt achevée, ou de diverses mesures de revalorisation concernant différents corps du ministère, tant administratifs que techniques.

Deuxième volonté forte : un nouvel effort pour la formation et l'action sociale.

En 1994 a été finalisé, au sein du ministère, le schéma directeur de la formation, qui fixe les orientations directrices pour les six ans à venir ; ce schéma est accompagné, pour les trois premières années, d'un accord-cadre sur la formation continue. L'importance attachée à ce nouvel essor de la formation se traduit, dans le projet de budget pour 1995, par une mesure nouvelle de 10 millions de francs.

Les crédits d'action sociale sont d'ailleurs en hausse de 7 millions de francs.

Troisième volonté forte : l'amélioration du cadre de vie et des conditions de travail.

Les services déconcentrés sont désormais, pour leur quasi-totalité, érigés en centres de responsabilité. Ils pourront poursuivre leur modernisation : les moyens de fonctionnement sont maintenus, qu'il s'agisse du fonctionnement courant ou des moyens informatiques, et même accrus pour la maintenance des immeubles. Il est vrai que c'était nécessaire !

La seconde priorité de ce projet de budget concerne l'amélioration du cadre de vie pour les citoyens et les entreprises : l'enseignement, la promotion et la diffusion de l'architecture, la protection des sites, paysages et sec-

teurs sauvegardés, la préservation du cadre bâti, un bon droit de l'urbanisme, la planification équilibrée des espaces, notamment urbains, des politiques foncières prévoyantes concourent au développement d'un cadre de vie harmonieux sur l'ensemble des territoires, dans le dialogue avec les élus locaux.

Promouvoir une architecture de qualité est une priorité forte pour le ministère. Le 20 juillet dernier, j'ai eu l'occasion de présenter au conseil des ministres la politique en faveur de l'architecture, en déclinant ses grands axes : améliorer la formation et les conditions d'exercice des architectes, favoriser la recherche, contrôler la qualité des projets, leur conférer une valeur d'exemple et susciter une demande d'architecture, qu'il s'agisse de créations ou de réhabilitations et de mise en valeur du patrimoine.

Outre l'accélération des titularisations d'enseignants, le projet de loi de finances pour 1995 traduit une consolidation des moyens accordés à l'enseignement de l'architecture.

De plus, les crédits d'équipement des écoles d'architecture demeurent à un niveau élevé, pour assurer les réhabilitations urgentes et les mises aux normes de sécurité dans certaines écoles, la poursuite des constructions nouvelles déjà engagées et l'équipement mobilier des bâtiments correspondants. Le programme de constructions d'écoles nouvelles se poursuit, avec notamment l'achèvement de l'école de Nancy et le lancement du chantier de celle de Marne-la-Vallée.

Après la promotion de l'architecture, affermir les missions de l'Etat en matière d'urbanisme, d'aménagement et de paysage est la seconde orientation de mon ministère, dans le dialogue avec les élus locaux. L'Etat est le partenaire des collectivités locales. Il doit en la matière demeurer le garant de l'équilibre du territoire national, dans le cadre de ce dialogue.

L'année 1994 a été un moment fort de la définition de ces missions avec la publication, après cinq années d'études, du décret approuvant la révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France. L'Etat a fortement marqué sa volonté, dans le cadre de ce schéma, d'agir au service de l'aménagement du territoire. Il était important qu'il puisse affirmer sa présence en matière de limitation du développement de l'enseignement universitaire, de redistribution de la recherche sur l'ensemble du territoire, de logements sociaux accompagnant obligatoirement les mètres carrés de bureaux. C'est l'un des domaines où il est nécessaire que l'Etat serve l'ensemble des collectivités territoriales et l'aménagement du territoire.

L'année 1995 verra un renforcement de ce domaine avec, tout d'abord, des orientations nationales fortes.

Nous devons renforcer les moyens de l'Etat en matière d'analyse et de prospective des territoires, d'études d'urbanisme et dans le domaine du paysage, tout le monde nous le demande.

Il faut renouveler la planification territoriale, notamment avec le principe des directives territoriales d'aménagement introduit par le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Nous devons développer les capacités d'expertise et de conseil aux collectivités locales, afin de répondre à leur demande.

Je citerai deux exemples manifestes de cette volonté de l'Etat d'être présent dans un dialogue pour assurer un certain nombre de réalisations d'intérêt national ou une vision nationale.

Le premier est le lancement d'un équipement structurant, le Grand Stade.

Cette réalisation répond à un double objectif. Il s'agit, d'une part, de valoriser le renom international de la France dans le domaine sportif, en proposant un équipement digne de l'enjeu. Il s'agit, d'autre part, de requalifier l'espace urbain au nord de la capitale pour offrir durablement un meilleur service à ses habitants et aux activités qui s'y implantent.

Le second exemple est l'engagement d'une opération d'aménagement urbain de grande ampleur, intitulée Euro Méditerranée.

Le Gouvernement a décidé de lancer, au cœur de Marseille, sous le nom d'Euro Méditerranée, une opération de valorisation urbaine de grande ampleur, en étroite association avec toutes les collectivités territoriales concernées.

En cinq ans, 850 millions de francs de dépenses publiques sont programmés par les différents partenaires, dont 290 millions de francs pour le ministère de l'équipement, avec 71 millions de francs dès 1995.

En conclusion, j'indique à la Haute Assemblée que s'achève actuellement au sein du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme un grand débat sur l'avenir de celui-ci. Ce ministère est en effet profondément déstabilisé, à la base, par les remises en cause de sa raison d'être par un certain nombre de collectivités territoriales qui ont une vision de l'avenir différente de la nôtre et par la construction européenne.

Le ministère s'interroge sur son avenir et sur sa manière de mieux servir l'intérêt national, les collectivités territoriales et nos concitoyens. Il est important qu'il cesse d'être craintif et qu'il envisage les nouvelles exigences des années à venir.

Après huit mois de travaux, qui ont impliqué les 120 000 agents du ministère, trois grandes orientations pour l'avenir de celui-ci au cours des vingt prochaines années ont été dégagées. Un livre bleu définissant l'avenir de ce ministère sera mis au point au cours du premier trimestre de 1995.

La première orientation consiste à mettre davantage le ministère de l'équipement, des transports et du tourisme au service du public et de ses usagers. A cet effet, j'ai arrêté un certain nombre d'actions concrètes à court terme visant à renforcer la transparence des décisions - ce qui nous est demandé de toutes parts - la qualité des prestations et la prise en compte des usagers.

Ainsi, il a été décidé de créer une délégation à la qualité au sein du ministère pour l'ensemble des prestations et des services rendus.

Un autre grand chantier a trait au développement du service offert à l'utilisateur de la route. Les nouveaux métiers de l'exploitation doivent donc être développés, qu'il s'agisse de l'information en temps réel des automobilistes ou de la viabilité hivernale.

En matière de transparence des décisions d'infrastructures, il a été décidé de lancer des débats préalables très en amont de l'élaboration du prochain schéma directeur de la route, afin que nos concitoyens, les associations et, bien sûr, les élus puissent se prononcer sur l'intérêt même d'un projet avant toute étude précise sur les possibilités concrètes de réalisation de ce projet.

La deuxième orientation vise à ouvrir le ministère à l'Europe et à lui donner toute sa place dans l'élaboration de la construction européenne.

Nous sommes trop absents de Bruxelles. Nous subissons les décisions extérieures, nous n'y participons pas, et nous ne tirons pas les leçons des décisions adoptées à l'échelon communautaire.

J'ai décidé, pour cela, de doubler en deux ans le nombre des agents qui, au sein du ministère, auront une compétence plus particulière sur ce sujet. C'est notamment le cas pour la Direction générale de l'aviation civile, la D.G.A.C. L'essentiel de ce qui va se passer sera réalisé à l'échelon européen. Il est donc important que cette direction s'ouvre à l'Europe, participe, apporte des idées, défende notre vision de l'intérêt public ou de l'aménagement du territoire à Bruxelles et, par ailleurs, tire les leçons, à Paris, des décisions prises sur le plan communautaire.

En outre, un dispositif d'échange d'expériences et de formations sera mis en place dès 1995 au niveau régional et national, afin d'assurer une meilleure connaissance des mécanismes européens, et en particulier des fonds structurels. Il convient en effet de mieux servir les collectivités locales qu'aujourd'hui.

La troisième orientation vise à conforter et à moderniser la présence territoriale de l'Etat. Pour permettre à ce ministère de conforter ce qui constitue l'un de ses principaux atouts, sa présence sur l'ensemble du territoire, dans le respect de la liberté de décision locale, mais au service des collectivités lorsqu'elles le demandent, des rapprochements fonctionnels seront opérés entre les directions départementales de l'équipement et les directions départementales de l'agriculture afin d'accroître l'efficacité des actions. A l'échelon régional, qui est appelé à jouer un rôle croissant, reviendront les compétences en matière d'aménagement et de transport.

Telles sont les grandes lignes que je voulais développer en ce qui concerne la section « Urbanisme et services communs ». (*Applaudissements.*)

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

M. Henri Collard, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je ne reviendrai pas sur la présentation du budget de l'urbanisme et des services communs - vous venez d'y procéder excellentement, monsieur le ministre - sinon pour rappeler que les crédits atteignent 22,8 milliards de francs, soit une augmentation de 1,7 p. 100 par rapport au budget voté de 1994, et qu'ils se composent essentiellement - 19,3 milliards de francs, soit près de 85 p. 100 - des frais de personnel du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme et du ministère du logement.

Les frais d'administration générale, de formation et de recrutement, d'un montant de 2,2 milliards de francs, sont en légère diminution. Les autres dépenses concernant l'architecture, l'urbanisme et les paysages ainsi que les actions de soutien à l'Institut géographique national, à l'Ecole nationale des ponts et chaussées ou à quelques conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement départementaux sont reconduites et représentent 5,7 p. 100 du budget de l'urbanisme.

L'année 1994 a été marquée par l'application de la loi du 2 décembre 1992 dite « sortie de l'article 30 », qui fixe les conditions de mise à disposition et de partage des parcs et subdivisions territoriales, ce qui explique, en partie d'ailleurs, la diminution des emplois des services de l'urbanisme, diminution de 863 postes, compensée, comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, par un redéploiement.

Je m'en tiendrai, dans ce bref rapport, à quelques remarques.

En matière d'architecture, le ministère a défini pour 1995 trois priorités : améliorer l'enseignement de l'architecture, moderniser les conditions d'exercice professionnel et développer les actions de conseils aux constructeurs, enfin, promouvoir l'architecture et les architectes. Vous avez vous-même développé ces points, monsieur le ministre.

Les crédits alloués à l'architecture devraient permettre de faire face à ces priorités. On observe notamment un ralentissement de la progression du nombre d'étudiants : on en dénombrait 17 943 en 1993-1994, soit une augmentation de 2,9 p. 100, qui doit être comparée aux augmentations bien plus importantes des années précédentes.

Diversifier le métier d'architecte, comme vous vous y attachez, monsieur le ministre, en fonction du plan « Ecoles d'architecture 2000 » du recteur Armand Frémont, paraît la voie à suivre pour augmenter les débouchés des étudiants.

Ceux-ci restent en effet frappés par la crise immobilière. Pourtant, comme je l'avais déjà noté en commission des finances et comme vous l'avez dit, il est possible d'élargir le champ d'action des architectes, tout particulièrement en matière d'environnement. Il y a là une voie à développer.

En matière d'urbanisme - je l'avais déjà fait observer l'année dernière - l'Etat tend à maintenir une présence forte, notamment comme partenaire des collectivités locales.

Cela se traduira à partir de 1995 - vous venez de le rappeler - par deux opérations spectaculaires : le Grand stade de Saint-Denis et le projet Euro Méditerranée à Marseille, tendant à donner à la cité phocéenne une dimension européenne ; 850 millions de francs doivent être consacrés à ce projet pendant les cinq prochaines années.

Ma troisième observation concerne les problèmes fonciers.

Le principal défi que l'Etat aura à relever en 1995 est le problème foncier, qui est, avec le haut niveau des taux d'intérêt, l'un des principaux obstacles à la politique du logement et de l'urbanisme en France.

La baisse des prix des terrains depuis 1992 entraîne un phénomène de rétention foncière, préjudiciable à la construction. Dans le même temps, les constructeurs sont parfois contraints de vendre des immeubles à perte, compte tenu du prix de revient du terrain. Ces deux phénomènes sont préoccupants. Pourtant - et j'exprime là peut-être un regret - les crédits consacrés à l'action foncière seront en réduction sensible en 1995, s'élevant à moins de 140 millions de francs, contre quelque 212 millions de francs en 1994.

Au terme de ces observations, la commission des finances vous propose, mes collègues, d'adopter les crédits de l'urbanisme et des services communs.

J'en viens à l'article 57, rattaché au budget de l'urbanisme et des services communs.

La dotation globale d'équipement des villes nouvelles est reconduite pour quatre ans. Elle s'élèvera à 135 millions de francs en autorisations de programme, en réduction par rapport à 1994, où elle était alors de quelque 160 millions de francs.

Créée voilà onze ans, cette subvention d'investissement, qui figure au chapitre 65-06, est destinée aux syndicats d'agglomérations nouvelles et aux groupements de communes chargés de l'équipement et de l'intégration de leurs territoires sous forme de ville nouvelle. Elle sert en particulier à subventionner les lycées et les collèges.

Initialement prévue à titre provisoire, comme l'ensemble des structures de mise en place des villes nouvelles, notamment les établissements publics d'aménagement, cette dotation a tendance à se pérenniser sous l'effet des besoins d'équipement des syndicats d'agglomérations nouvelles.

Dans la loi de finances de 1994, cette dotation - initialement prévue pour cinq ans, puis prorogée pour cinq ans - avait été de nouveau prorogée d'un an. La commission des finances avait proposé qu'une nouvelle prorogation soit prévue en 1995.

Dans son rapport annuel de 1994, la Cour des comptes a mis en cause la gestion des syndicats d'agglomération nouvelle, dont l'endettement s'élève à dix milliards de francs, soit près de 17 000 francs par habitant, c'est-à-dire pratiquement le double de l'endettement des autres communes.

Ces agglomérations nouvelles ont souvent surdimensionné leurs équipements. Il faut reconnaître que ces équipements ont été prévus dans une période de forte expansion, qui n'existe plus depuis quelques années. Il en résulte des charges qui sont souvent supérieures à leurs possibilités.

Monsieur le ministre, vous aviez d'ailleurs répondu à la Cour des comptes que vous reconnaissiez le bien-fondé de ses observations, mais que, les villes nouvelles existant, il fallait bien les faire vivre et leur donner les moyens de se développer.

Il serait donc souhaitable, à l'avenir, d'apprécier l'évolution de cette dotation d'équipement, dont le bien-fondé n'est pas contestable, au regard des efforts de gestion que devront faire les syndicats d'agglomération nouvelle.

Néanmoins, étant donné les observations de la Cour des comptes concernant la gestion et la prorogation de la dotation initialement plus limitée, la commission des finances souhaiterait le dépôt d'un rapport annuel sur l'utilisation de cette dotation à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances.

Sous ces réserves, elle vous propose, mes chers collègues, d'adopter cet article 57.

Dans votre conclusion, monsieur le ministre, vous avez souligné les inquiétudes du ministère s'agissant de son rôle compte tenu de la construction européenne et de nos collectivités territoriales.

A titre personnel, je trouve cette inquiétude un peu exagérée et même infondée, du moins en ce qui concerne les responsables des collectivités territoriales.

En tant que président de conseil général, je sais que les problèmes liés à la sortie de l'article 30 seront résolus une fois que la loi sera bien appliquée. Certes, les négociations sont longues, mais elles suivent leur cours et, dans quelques mois, on pourra dire qu'il y a, sur cet aspect, et sur cet aspect-là seulement, une judicieuse répartition des tâches.

Cet effort de clarification devrait apaiser toutes les craintes qui semblaient vous animer à l'instant, monsieur le ministre. *(Applaudissements.)*

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

M. Jacques Bellanger, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits inscrits au titre de l'architecture et de l'urbanisme dans le projet de budget pour 1995 du ministère de l'équipement, des transports et du tourisme sont, par rap-

port à la loi de finances pour 1994, en diminution respectivement de 11,7 p. 100 pour les crédits de paiement et de 8,3 p. 100 pour les autorisations de programme.

C'est donc un budget d'économies rigoureuses, qui pénalise essentiellement la politique des sites et des secteurs sauvegardés, tout en préservant cependant les écoles d'architecture, qui bénéficient d'une progression de crédits, comme les années précédentes.

Cet effort consenti au profit des écoles d'architecture s'explique, et se justifie parfaitement, par l'évolution du nombre d'étudiants.

Les vingt-deux écoles d'architecture ont accueilli à la dernière rentrée près de 18 000 étudiants, ce qui représente l'effectif le plus important depuis leur création.

Face à cette situation, l'effort budgétaire entrepris en 1993 et en 1994 sera poursuivi en 1995. Il concerne tant les moyens de fonctionnement des écoles que les bourses ou les dépenses d'entretien.

Les taux d'augmentation des crédits s'élèvent en ce domaine respectivement à 37 p. 100 pour l'entretien des écoles, à 2,2 p. 100 pour le fonctionnement et à 6,6 p. 100 pour les bourses d'études.

Après la forte augmentation enregistrée l'année dernière, le programme d'investissement pour les écoles d'architecture devrait connaître, pour sa part, une certaine stabilisation du montant des crédits alloués mais il est vrai que ce programme a d'ores et déjà permis la réalisation d'importants travaux.

L'autre volet de la politique en faveur de l'architecture est constitué par l'aide apportée par l'Etat aux conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, les CAUE, dont le budget est alimenté à la fois par le produit de la taxe départementale pour les CAUE, qui est passé de 76 millions de francs en 1986 à 186 millions de francs en 1993, par des subventions spécifiques de l'Etat - mais celles-ci ont quasiment disparu - et par le financement, par l'Etat, des architectes-consultants.

Le projet de loi de finances pour 1995 prévoit de revaloriser les crédits de rémunération des architectes-consultants, qui passeraient à 4,147 millions de francs, soit une augmentation de 1,5 p. 100.

Je n'ai pas obtenu de précisions, en revanche, sur le rendement envisagé de la taxe départementale pour 1994, ce qui rend difficile l'appréciation de l'adéquation des crédits inscrits au projet de budget en regard des besoins des CAUE.

Ce n'est pas une nouveauté, monsieur le ministre. Nous n'avons jamais pu obtenir, et ce quel que soit le gouvernement, de renseignements sur ce sujet.

La commission des affaires économiques et du Plan s'est par ailleurs interrogée, monsieur le ministre, sur la répartition des subventions entre les différents CAUE.

Je vous avais demandé, l'année dernière, de bien vouloir nous fournir des précisions à ce sujet ; mais elles ne m'ont pas été transmises. Cela semble être la règle et vous n'innovez pas en la matière. *(Sourires.)* Mais on peut toujours le regretter...

Plusieurs membres de la commission se sont inquiétés de la faiblesse du rendement de la taxe dans certains départements. En effet, l'insuffisance des ressources n'est pas toujours compensée par les subventions aux architectes-consultants alors que, semble-t-il, ces crédits seraient attribués à des départements qui n'ont pas fait l'effort d'instituer la taxe.

Dans ces conditions, plusieurs membres de la commission ont souhaité que soit étudiée la possibilité d'instituer une péréquation nationale du produit de la taxe. Vous

avez confié à un conseiller d'Etat une mission de réflexion sur l'évolution des CAUE. Il nous semble que cette suggestion devrait être examinée dans ce cadre.

Le volet « urbanisme » du projet de budget fait, pour sa part, l'objet d'importantes restrictions de crédits qu'il me suffira d'illustrer par quelques chiffres.

Les diminutions atteignent, pour la politique des sites, 23,4 p. 100 en autorisations de programme et 35,3 p. 100 en crédits de paiement ; pour les secteurs sauvegardés, 8 p. 100 en autorisations de programme et 17,8 p. 100 en crédits de paiement ; pour les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, 7,9 p. 100 en autorisations de programme et 12 p. 100 en crédits de paiement et, pour la dotation destinée à assurer l'exercice par l'Etat de ses responsabilités dans la planification et les politiques urbaines, 8 p. 100 en autorisations de programme et 20,7 p. 100 en crédits de paiement.

Seules les agences d'urbanisme sont relativement épargnées puisque leur dotation, en autorisations de programme comme en crédits de paiement, ne diminue que de 0,37 p. 100.

Vous nous avez expliqué, monsieur le ministre, lors de votre audition par la commission, que ces baisses se justifiaient par l'existence de reports de crédits importants.

Je dois vous dire qu'à titre personnel je n'ai pas été convaincu par cette explication. Je crois plutôt que vous avez privilégié d'autres actions de votre ministère, particulièrement les transports.

Vous nous avez décrit les efforts consentis pour le personnel. Je ne peux que les approuver, mais je constate qu'ils sont financés sur les crédits de l'urbanisme, en particulier ceux qui intéressent les collectivités locales.

Je le regrette d'autant plus que nous sommes entrés dans une phase de rénovation du droit de l'urbanisme et qu'un maintien des crédits à leur niveau antérieur aurait démontré l'intérêt de l'Etat pour ces actions.

C'est tout le contraire ici, monsieur le ministre. Vous avez, certes, affirmé votre volonté de renforcer les moyens de l'Etat en matière d'expertise et de conseil aux collectivités locales, même si je n'ai aucune raison de douter de vos intentions, je constate. Cependant que votre budget ne vous en donnera pas les moyens.

De plus, les grands projets, c'est bien, mais à condition que les actions en faveur des petites collectivités n'en souffrent pas !

A titre personnel, j'avais, en conséquence, proposé à la commission des affaires économiques et du Plan de s'en remettre à la sagesse du Sénat afin de manifester son inquiétude face à ces évolutions.

Elle ne m'a pas suivi, privilégiant l'opinion favorable qu'elle portait sur la globalité de votre projet de budget. Elle a donc donné un avis favorable à l'adoption des crédits de l'architecture et de l'urbanisme. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 3 novembre 1994, la conférence des présidents a fixé à cinq minutes le temps de parole dont chaque groupe dispose pour cette discussion.

La parole est à M. Dupont.

M. Ambroise Dupont. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, compte tenu du temps limité qui m'est imparti, et après les interventions très complètes de M. le rapporteur spécial et de M. le rapporteur pour avis, je limiterai mon propos à quelques observations qui concernent un volet particulier de votre bud-

get, monsieur le ministre, à savoir les dotations affectées, d'une part, aux actions de protection des paysages et du patrimoine et, d'autre part, à l'élaboration des documents d'urbanisme.

Il me semble tout d'abord paradoxal que les crédits de protection des paysages et du patrimoine enregistrent d'aussi fortes diminutions alors que, dans le même temps, on exige, ce qui est une bonne chose, des efforts supplémentaires de l'Etat et des collectivités locales dans le cadre de la politique du paysage et de la protection des espaces et du patrimoine urbain et rural remarquable.

Nous disposons aujourd'hui de plusieurs instruments juridiques qui permettent de protéger notre patrimoine ; les secteurs sauvegardés pour le patrimoine urbain et les zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager, ou ZPPAUP, pour le patrimoine urbain et rural en sont deux illustrations.

Cependant, toutes ces procédures nécessitent des études préalables qui coûtent cher et pour lesquelles les communes ont besoin du soutien financier de l'Etat.

Votre projet de budget permettra-t-il de répondre, en ce domaine, aux demandes exprimées par les collectivités ? Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez nous le garantir.

L'évolution des dotations budgétaires de soutien à l'élaboration et à l'adaptation des documents d'urbanisme suscite, de la même façon, d'assez fortes inquiétudes.

Les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs bénéficient, pour leur élaboration, leur révision ou leur modification, de deux dotations. L'une est inscrite au budget du ministère de l'équipement et enregistre une diminution très sensible, l'autre est attribuée sous forme d'un concours particulier créé au sein de la dotation générale de décentralisation et son taux d'évolution est celui de la DGF.

Le montant total de ces deux dotations s'élève à environ 130 millions de francs.

A l'évidence, ce montant ne correspond pas aux besoins actuels de financement des documents d'urbanisme.

Certes, le rythme des approbations de nouveaux plans d'occupation des sols ralentit d'année en année - il devrait s'agir d'environ trois cents POS en 1995 - et l'on peut considérer que l'essentiel des besoins est aujourd'hui pratiquement assuré.

En revanche, on assiste à une progression importante des mises en révision et des modifications. Au 1^{er} janvier 1994, 30 p. 100 environ des plans d'occupation des sols approuvés étaient ainsi en cours de révision.

Des évolutions identiques affectent les schémas directeurs.

Elles s'expliquent principalement par le nombre élevé de textes législatifs ou réglementaires intervenus ces dernières années et rendant obligatoire la prise en compte des nouvelles dispositions législatives par les documents d'urbanisme, dans des domaines aussi divers que les risques naturels, l'eau, le bruit ou l'habitat.

Il faut également souligner que la loi de finances pour 1994 a mis à la charge du maître d'ouvrage l'indemnisation des commissaires-enquêteurs et a prévu la réévaluation de cette indemnisation. Cette modification devrait amputer très sensiblement, dans l'avenir, la part de la dotation consacrée par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale aux études d'urbanisme.

Il convient donc, face à la multiplication et à la complexité croissante des textes à prendre en considération, de permettre aux communes et aux établissements publics de coopération intercommunale concernés de disposer, à l'avenir, des ressources financières qui sont absolument nécessaires pour l'élaboration de plans d'occupation des sols et de schémas directeurs de qualité, tant dans leur contenu que du point de vue de la sécurité juridique.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous apportiez une réponse rapide à ce problème.

D'ores et déjà, en tant que président de l'association des maires de mon département et président de la commission plus spécialement chargée de la décentralisation, je suis confronté à une alternative : soit limiter l'aide redistribuée aux communes à un niveau qui exclut toute reconsidération qualitative et fait disparaître bon nombre d'agences qualifiées, soit accepter la constitution de listes d'attente.

Enfin, je suis réellement persuadé que, pour réussir, nos villes - la réflexion que j'ai menée sur les entrées de ville à votre demande, monsieur le ministre, me conforte dans cette idée - nous avons besoin d'équipes pluridisciplinaires d'hommes de l'art, composées d'urbanistes, d'architectes et de paysagistes.

Les dotations, au-delà du seul projet de budget, doivent donc augmenter sensiblement. Les schémas directeurs et les plans d'occupation des sols sont bien plus que l'occasion de distribuer le seul droit à vendre des terrains : ils doivent nous permettre de construire la ville que nous appelons de nos vœux.

J'ai apprécié, par ailleurs, monsieur le ministre, que vous poursuiviez, en l'amplifiant, l'effort consenti en faveur de l'architecture. C'est pourquoi, avec mon groupe, je voterai les crédits de l'urbanisme et des services communs. (*Applaudissements.*)

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le ministre, je voudrais présenter très rapidement quelques observations.

La partie « urbanisme et services communs » de votre ministère, si j'ai bien compris les chiffres, se traduit par près de neuf cents nouvelles suppressions de postes au sein des personnels des directions départementales de l'équipement, ce qui relève sans aucun doute de la mise en œuvre des recommandations du rapport Picq, dont nous avons réfuté les conclusions lors de la discussion du projet de loi relatif à l'aménagement du territoire.

Vous avez dit tout à l'heure que le devenir des services du ministère était en question. Il est, dites-vous, écartelé entre les exigences européennes et les choix que font les collectivités, notamment les conseils généraux.

Vous avez indiqué que vous souhaitiez que le savoir-faire des services de l'équipement français influe, à l'avenir, sur les choix européens et sur les politiques européennes, mais aussi que notre pays tire profit de ce qui se fait au niveau européen.

J'aimerais, pour ma part, que l'esprit de service public, tel qu'il est connu en France, irrigue les orientations européennes. Il est malheureusement à craindre que ce soit l'inverse qui se produise, monsieur le ministre, et que cet esprit de service public ne soit abandonné, comme c'est le cas dans divers domaines.

Avec la sortie de l'article 30 et après la clarification des missions et des rôles respectifs des uns et des autres, la possibilité est laissée aux conseils généraux d'aller vers la

partition des subdivisions territoriales ou de continuer à travailler avec les services de l'Etat, dans le cadre d'une convention clairement établie.

J'ai toujours pensé que cette deuxième possibilité, intelligemment utilisée, permettait de maintenir un service de qualité sur l'ensemble du territoire, notamment dans les secteurs ruraux les plus profonds.

Les réductions de postes conduisent au non-respect des conventions et poussent donc, à l'échelon du département, à la partition. J'aimerais, monsieur le ministre, que vous nous apportiez quelques précisions sur les choix de votre ministère à ce niveau.

Enfin, s'agissant de l'urbanisme, je voudrais dire un mot des CAUE.

J'avais fait observer l'an dernier que, là où des CAUE ont été créés, l'aide de l'Etat a progressivement diminué, pour disparaître complètement, comme c'était prévu à l'origine, dans les trois ans. Au contraire, dans les départements qui n'ont pas créé de CAUE, l'Etat a maintenu ses interventions. Il y a là, me semble-t-il, un encouragement à ne pas créer de CAUE, et j'aimerais connaître votre position sur ce point. Comment venir en aide aux CAUE, qui, nous le savons, font un travail remarquable dans tous les départements ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je tiens tout d'abord à remercier MM. Collard et Bellanger de la qualité de leur rapport, ainsi que MM. Dupont et Leyzour de leurs interventions.

Je m'efforcerai de répondre brièvement aux questions qui m'ont été posées.

S'agissant de la sortie de l'article 30, la politique que j'ai menée est simple : toute la loi, rien que la loi. Le dialogue avec les collectivités locales se passe bien. Il n'y a de difficulté, en définitive, que dans deux départements. Il faut donc relativiser les choses. Je suis tout à fait d'accord, en tout cas, avec ce qui a été dit, en des termes différents mais dans le même esprit, par MM. Collard et Leyzour.

Une fois la situation stabilisée et après ce passage un peu difficile, nous devrions avoir un service public de qualité, quels qu'aient été les choix des départements entre l'identification et le conventionnement.

En ce qui concerne les débouchés des architectes et les écoles d'architecture, j'indique à M. Collard et à M. Bellanger que ma volonté est de mettre en application le rapport du recteur Frémont, qui prévoit une plus grande autonomie pour les écoles d'architecture, autour d'un noyau dur centré sur le projet ; autour de ce noyau dur, l'enseignement pouvait être diversifié afin de mieux répondre à l'élargissement des débouchés, comme l'a souhaité M. Collard.

Grâce à cet élargissement, plusieurs pistes pourront être suivies : la création d'un métier de la maîtrise d'ouvrage, que ce soit dans les structures des constructeurs ou dans les offices d'HLM, l'environnement, la réhabilitation des bâtiments existants et le conseil aux collectivités locales en matière d'urbanisme et d'espace public. Il y a là quantité de métiers possibles, et telle est bien la volonté qui m'anime dans le cadre de la mise en œuvre de la réforme de l'enseignement de l'architecture.

Sur les CAUE, pour répondre à MM. Bellanger et Leyzour, je souligne que les ressources publiques globales - rémunération des architectes consultants et produit de

la taxe départementale - ont progressé, passant de 103 millions de francs en 1986 à 190 millions de francs en 1993, soit une augmentation de 80 p. 100 en sept ans.

En 1995, il s'agira de maintenir le recentrage de l'aide de l'Etat sur les CAUE les plus défavorisés, afin de leur permettre d'assurer le minimum de services pour l'accomplissement de leur mission légale.

Malgré tout, comme vous l'avez dit, le mécanisme de la taxe défavorise les départements dans lesquels la pression immobilière est faible et où se posent des problèmes d'insertion harmonieuse des constructions dans des paysages sensibles.

C'est la raison pour laquelle j'ai confié à un conseiller d'Etat une mission de réflexion et de proposition, notamment en matière de transparence. Je m'engage en tout cas à ce que les renseignements que vous m'avez demandés tout à l'heure - il est vrai que mes promesses de l'année dernière n'ont pas été tenues - vous soit fournis avant Noël pour ce qui concerne les éléments de cette année.

En ce qui concerne les SAN, monsieur Collard, la politique des villes nouvelles est évidemment essentielle, tant pour le ministre chargé de l'urbanisme que pour mon collègue chargé du logement. Sans les villes nouvelles, la pénurie de logements en Ile-de-France serait dramatique.

Bien entendu, le développement rapide du logement dans les villes nouvelles pèse lourd dans le budget des SAN. Tous ne sont cependant pas en difficulté, même si certains connaissent une situation préoccupante. A Sénart, par exemple, le Gouvernement a décidé d'aider le SAN à renégocier sa dette.

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que les SAN ralentissent actuellement leurs investissements, avec les répercussions que vous avez enregistrées, monsieur Collard, sur la DGE des villes nouvelles.

Bien entendu, j'accepte que soit présenté chaque année, à l'occasion du débat budgétaire, un rapport sur l'évolution de la DGE et sur les charges qui pèsent sur les villes nouvelles. Nous devons parfois rectifier quelque peu le tir, mais les villes nouvelles sont un héritage dont nous pouvons être fiers. Il faut les aider dans leur évolution.

En ce qui concerne le total des crédits du ministère, j'indique à MM. Bellanger et Dupont que, si les crédits consacrés à l'urbanisme sont en baisse, c'est parce que le chapitre relatif à la DGE des villes nouvelles a effectivement accumulé des reports très importants, comme vous le savez. Les autres lignes de ce budget sont stables ou en progression, notamment sur l'architecture, comme vous l'avez noté.

Monsieur Dupont, en ce qui concerne les moyens des DDE et les documents d'urbanisme, permettez-moi de rappeler les principes.

Les DDE sont à la disposition des collectivités locales, et ce d'une manière évidemment parfaitement gratuite, je vous rassure sur ce point. Le « droit de tirage » est, en quelque sorte, total. S'il est nécessaire de recourir à des bureaux d'études complémentaires - cela peut arriver ici ou là - il est vrai que la collectivité locale est alors obligée de participer aux frais. Mais, lorsqu'il y a exagération en la matière, la collectivité locale ne manque pas de saisir le ministère, et nous trouvons un accord.

Je rappelle que toutes les DDE ont auprès d'elles un architecte-conseil et que, à partir de cette année, grâce à une forte volonté du ministère, 40 p. 100 des DDE auront un paysagiste, de manière à mieux prendre en compte les problèmes du paysage.

Je tiens également à rassurer M. Dupont : 120 ZPPAUP ont été créées, et 400 ont été mises à l'étude. Les crédits permettent de faire face à la demande.

S'agissant du foncier, je partage les préoccupations de MM. Collard et Bellanger et leur souci de ne pas abandonner la politique menée par l'Etat en la matière. Les crédits d'étude sont surtout affectés aux villes nouvelles, pour la mise en œuvre du SDAURIF et la politique du logement. J'ai cependant demandé et obtenu que le CIAT de Troyes décide la création d'un groupe de travail sur cette question, et je dois présenter prochainement à M. le Premier ministre un rapport sur ce point.

Pour ce qui est des crédits pour 1995, la baisse que vous avez signalée provient d'une diminution de 80 millions de francs des crédits du Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France, le FARIF. Je n'ai accepté cette baisse, je le souligne, que parce que j'ai obtenu l'assurance totale de la région d'Ile-de-France qu'elle consacrerait 80 millions de francs à cette action en 1995, en accord avec l'Etat, et que la baisse ne serait qu'apparente, les crédits étant bien perçus au service de l'objectif que nous nous sommes donné.

Les moyens pour le foncier sont donc reconduits, mais, comme je vous l'ai indiqué, je ne peux pas m'en satisfaire. Je travaille donc à une relance de cette politique, dans le cadre du rapport que je prépare pour M. le Premier ministre.

En ce qui concerne la réduction des effectifs du ministère, monsieur Leyzour, le solde fait apparaître une diminution de 700 emplois. On compte 900 emplois de moins à l'équipement, mais 700 emplois de moins seulement pour l'ensemble du ministère, qu'il faut tout de même comparer aux 1 000 de moins chaque année depuis dix ans.

J'ai donc réussi à faire valoir que les missions du ministère sont essentielles et obtenu de procéder d'abord par redéploiement d'emplois que par des suppressions.

Enfin, en ce qui concerne l'Europe, permettez-moi de rappeler la notion de service public qui s'attache à notre nation et à notre République. Dans le cadre de ma présidence du conseil des ministres des transports, qui doit commencer début janvier, j'ai inscrit parmi nos priorités nationales une charte européenne du service public, sur laquelle nous travaillons. Je mettrai tout en œuvre pour essayer, au nom de la France, de faire prendre en compte cette charte dans le cadre communautaire.

Je ne peux, en la matière, que regretter que certaines règles ultralibérales aient été acceptées par certains gouvernements précédents, à des moments divers il est vrai...

M. Félix Leyzour. Souvent avec votre accord !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.* Pas avec mon accord, monsieur Leyzour, mais avec votre soutien !

M. Félix Leyzour. Non ; avec votre accord.

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.* Ainsi, dans le secteur aérien, en 1997, on pourra employer 100 p. 100 de non-Européens, et ni le SMIC ni la couverture sociale ne s'appliqueront. Et le gouvernement de l'époque a dit oui, au nom de la France, en 1990 et 1992. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant l'urbanisme et les services communs, inscrits à la ligne « Equipement, transports et tourisme », seront mis aux voix aujourd'hui même, à la suite de l'examen des crédits affectés au transport aérien et à la météorologie.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III : 41 013 867 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur les crédits figurant au titre III est réservé.

« Titre IV : 2 070 689 719 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur les crédits figurant au titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 8 597 282 000 francs ;

« Crédits de paiement : 3 854 031 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur les crédits figurant au titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme : 2 328 853 000 francs ;

« Crédits de paiement : 1 030 907 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Le vote sur les crédits figurant au titre VI est réservé.

J'appelle en discussion l'article 57, qui est rattaché pour son examen aux crédits de l'urbanisme et des services communs.

EQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

I. - Urbanisme et services communs

Article 57

M. le président. « Art. 57. - Dans le 3° de l'article 33 de la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 portant statut des agglomérations nouvelles, les mots : "onze ans" sont remplacés par les mots : "quinze ans". »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 57.

(L'article 57 est adopté.)

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'urbanisme et les services communs.

(**M. Jean Chamant remplace M. René Monory au fauteuil de la présidence.**)

PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT vice-président

EQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

II. - Transports

1. Transports terrestres
2. Routes
3. Sécurité routière

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les crédits maintenant soumis à votre examen sont donc ceux des transports terrestres, des routes et de la sécurité routière.

J'évoquerai tout d'abord les transports terrestres.

La contribution financière de l'Etat dans ce secteur pour 1995 atteindra, si l'on additionne le budget général et les comptes d'affectation spéciale, 45 635 millions de francs en moyens d'engagement et 45 717 millions de francs en moyens de paiement, ce qui représente des augmentations respectives de 4,5 p. 100 et de 5,6 p. 100 par rapport à 1994.

Avec les nouveaux moyens dégagés par les comptes d'affectation spéciale, les grandes orientations du projet de budget des transports terrestres pour 1995 confirment l'effort vigoureux entrepris en 1994 et s'articulent autour de quatre axes prioritaires : la poursuite de la modernisation et de l'adaptation du réseau ferroviaire ; le développement des transports collectifs ; l'adaptation du transport de marchandises ; l'entretien et le développement des voies navigables.

En ce qui concerne la poursuite de la modernisation et de l'adaptation du réseau ferroviaire, l'année 1995 sera une année charnière, puisqu'elle verra la négociation du prochain contrat de plan entre l'Etat et la SNCF.

En 1995, les concours du budget général de l'Etat à l'exploitation de la SNCF s'élèveront, hors subventions d'investissement, à 37,2 milliards de francs, ce qui représente un accroissement de 3,13 p. 100 par rapport à 1994. A ce titre, l'Etat compense les missions de service public remplies par la SNCF, notamment dans les zones rurales, ainsi que les tarifs sociaux accordés aux usagers. L'Etat concourt également à l'assainissement financier de la SNCF, en contribuant à couvrir les charges d'infrastructure pour un montant de 12,1 milliards de francs et l'amortissement de la dette pour 4,3 milliards de francs.

De plus, l'effort financier de l'Etat en faveur des investissements de la SNCF va croître très fortement grâce à la création des fonds d'investissement des transports terrestres. Cette augmentation de la dotation permettra de poursuivre la modernisation du réseau, notamment la construction des lignes TGV inscrites au schéma directeur.

A cet égard, je souhaite rappeler devant la Haute Assemblée que le travail effectué au cours de ces dix-huit derniers mois a permis le lancement du TGV Méditerranée, déclaré d'utilité publique au printemps 1994 et dont les premiers travaux, après que j'en eus définitivement arrêté le tracé, commencent dans quelques jours, et le lancement du TGV Est, dont l'enquête d'utilité publique - j'avais auparavant arrêté le principe de son tracé - se termine, elle sera disponible dans quelques jours et nous verrons quelles conclusions en tirer.

Je rappelle que le financement du TGV Est sera assuré à 60 p. 100 par des crédits publics provenant de l'Etat, de l'Europe et des régions, et que le Gouvernement a garanti à la SNCF une rentabilité de 8 p. 100, tous financements publics - des régions, du Luxembourg, de l'Europe et de la nation - confondus. Les premiers travaux démarreront avant Noël 1995.

L'augmentation de la dotation permettra également le lancement des études préalables à la réalisation des sections internationales des TGV Lyon-Turin et Narbonne-Barcelone, mais également des TGV Rhin-Rhône, Aquitaine et Bretagne-Pays de Loire.

Je souligne que, sans la création du compte d'affectation spéciale, il serait très difficile de dégager les marges de manœuvre permettant de porter à 8 p. 100 la rentabilité interne des projets de la SNCF comme le TGV Est.

Ces nouvelles ressources permettent d'assurer que l'endettement de la SNCF, conséquence de ces investissements, sera justifié, car la rentabilité est prévue. C'est ma préoccupation, et une des priorités du prochain contrat de plan sera de fixer des règles pour les nouveaux investissements, l'Etat remplissant son devoir et ne laissant pas la totalité des charges à la SNCF, comme il l'a fait ces dernières années, ce qui a mis la société nationale dans une situation extrêmement difficile.

Ces nouveaux moyens doivent également permettre la poursuite de l'effort sur le réseau traditionnel, complémentaire du réseau à grande vitesse, tout d'abord en sélectionnant les lignes classiques qui ont un réel rôle d'aménagement du territoire et en les modernisant, ensuite en développant le transport régional, grâce au nouveau dialogue qui va s'établir avec les régions, à la suite du rapport que m'a remis celui qui avait présidé la commission du Sénat sur la SNCF, votre collègue Hubert Haenel.

Vous savez que, dès le début de l'année 1995, sera transférée à titre expérimental dans quelques régions la compétence d'activité organisatrice de transport pour les services d'intérêts régionaux, avant de procéder à un transfert complet de cette compétence aux régions, et ce sans transfert de charges. A cet effet, l'Etat versera aux régions 4 milliards de francs qu'il attribuait jusqu'à maintenant à la SNCF. Nous aurons à calculer ensemble dans la transparence quelle somme il conviendra d'ajouter - sans doute d'un montant de l'ordre de 600 millions de francs à 700 millions de francs - pour que ce transfert de responsabilités ne s'accompagne pas d'un transfert de charges.

J'en arrive au deuxième axe de ce budget des transports terrestres : le développement des transports collectifs.

Les transports collectifs en province se verront consacrer 574 millions de francs de crédits pour leur développement et leur modernisation.

Cette dotation est destinée, d'une part, à participer à la réalisation des métros et tramways dans les grandes métropoles et, d'autre part, à dynamiser la politique contractuelle menée par l'Etat avec les collectivités locales afin de promouvoir les transports collectifs urbains et non urbains.

Les priorités de l'Etat en la matière visent plus particulièrement à la mise en cohérence des réseaux urbains et non urbains, au développement de l'intermodalité - un des objectifs principaux étant de faciliter les passages entre les trains express régionaux et les transports urbains - et au développement des services à la demande en zone rurale.

L'Etat contribuera pour 555 millions de francs aux opérations d'investissement en Ile-de-France, auxquels s'ajoutent les crédits inscrits au Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France, le FARIF, pour 166 millions de francs, soit un total de 721 millions de francs. Cela permettra notamment la poursuite à un rythme rapide des opérations en cours : Météor - Tobliac-Madeleine - le tramway Val-de-Seine - liaison Issy-Plaine-La Défense - Eole, première phase, la ligne D du RER - jonction centrale gare de Lyon-gare de l'Est - la gare Masséna, ainsi que le démarrage de la desserte ferroviaire du Grand Stade à Saint-Denis.

En fonctionnement, la contribution de l'Etat aux transports collectifs en Ile-de-France sera d'un montant de 5 636 millions de francs, en hausse de 7,28 p. 100 par

rapport à 1994, pour compenser la baisse conjoncturelle du versement transport. Ces concours couvriront essentiellement les indemnités compensatrices et les compensations pour tarifs sociaux de la RATP et de la SNCF.

Le troisième axe de la politique des transports terrestres a trait à l'adaptation du transport de marchandises.

Deux actions seront privilégiées en 1995.

Ma première priorité en matière d'organisation des transports est de développer le transport combiné rail-route. Il s'agit, vous le savez de transporter des marchandises principalement par le fer en réservant l'approche terminale du client au transport routier.

Ce mode de transport fait bénéficier la collectivité d'une meilleure sécurité, d'économies d'énergie, tout en permettant de désengorger les axes saturés. Le développement, à terme, du transport combiné est presque certain alors que le wagon isolé décroît rapidement. Mais, compte tenu de l'extrême faiblesse des tarifs routiers, ce mode de transport souffre de tarifs trop élevés pour être vraiment incitatif.

C'est pourquoi, en reprenant les conclusions du rapport de M. le député Daubresse, j'ai souhaité l'encourager fortement en 1995 et 1996 avec des aides de l'Etat de 300 millions de francs par an, permettant d'attirer de nouveaux clients en attendant que les tarifs du transport routier se redressent sous l'effet des nombreuses mesures prises par ailleurs dans le cadre du contrat de progrès que j'ai négocié avec l'ensemble de la profession.

Le soutien de l'Etat au transport combiné est donc, dans ce budget, multiplié par six.

Ma seconde priorité est la modernisation de la profession de transporteur routier et le contrôle de l'application de la réglementation pour garantir une concurrence loyale et pour assurer une qualité de vie et la sécurité dans le travail.

Des crédits de 10 millions de francs en moyens d'engagement et de 6 millions de francs en moyens de paiement sont prévus à cet effet. Cela permettra, en particulier, de renforcer les effectifs de contrôleurs - 16 recrutements - et d'améliorer les conditions d'exercice de leurs missions.

De plus, 300 millions de francs ont été prévus, en application du contrat de progrès signé avec la profession, pour la modernisation de celle-ci. Dès la loi de finances rectificative de 1994, des crédits seront inscrits à ce titre.

Le quatrième et dernier axe de cette politique des transports terrestres concerne l'entretien et la mise en valeur du réseau des voies navigables. Pour la première fois, nous cessons de tenir des discours sur les liaisons fluviales à grand gabarit pour passer au stade des décisions.

La subvention de l'Etat à l'établissement public Voies navigables en France s'élèvera à 94 millions de francs. Un nouveau plan économique et social de la batellerie sera lancé. De plus, le fonds d'investissement évoqué tout à l'heure contribuera à la réalisation de voies navigables à grand gabarit, ce qui permettra, notamment, d'accélérer les études sur les liaisons Seine-Nord et Seine-Est.

M. Emmanuel Hamel. Ah !

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.* Au-delà de ces crédits, vous avez permis de dégager, si j'ose dire, la route pour la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. En effet, M. le Premier ministre a décidé, sur ma proposition, qu'EDF, qui bénéficie de la rente hydraulique des barrages sur le Rhône, soit chargée de financer intégralement la réalisation de cette liaison d'ici à 2010, en versant les 17 milliards de francs correspondants. Ainsi, aucun crédit ne sera prélevé sur les fonds que j'évoquais précédemment.

Je vous confirme donc que, si le financement de Rhin-Rhône est désormais assuré, les crédits du nouveau compte d'affectation spéciale doivent permettre de lancer les travaux pour une autre liaison à grand gabarit. Je souhaite que, dès 1995, une programmation précise puisse être établie pour la réalisation de Seine-Nord et Seine-Est. La liaison Rhin-Rhône étant financée par ailleurs, les crédits doivent être consacrés à ces deux réalisations pour lesquelles des études sont encore nécessaires.

J'en arrive maintenant aux routes.

Les routes bénéficient également de moyens sensiblement accrus par rapport à ceux de l'année précédente, avec 10 226 milliards de francs de moyens d'engagement, soit une augmentation de 9,9 p. 100 par rapport à 1994, et 9 165 milliards de francs de moyens de paiement, soit une augmentation de 18,2 p. 100.

Ces montants comprennent un remboursement de 1 milliard de francs de l'établissement public Autoroutes de France au budget général, l'ouverture d'une dotation de 650 millions de francs sur le fonds d'investissement des transports terrestres, ainsi que les crédits inscrits au compte d'affectation spéciale de l'Île-de-France - 407 millions de francs.

Les grandes orientations du projet de budget pour 1995, mesdames, messieurs les sénateurs, sont les suivantes.

Il s'agit d'abord de dégager les moyens nécessaires au respect des engagements pris dans le cadre des contrats Etat-régions du XI^e Plan 1994-1998 dont les montants sont maintenant arrêtés. L'enveloppe quinquennale prévue s'élève à 26,9 milliards de francs, y compris les programmes d'accélération, soit une progression de 2 p. 100 en volume sur le Plan précédent et de 5 p. 100 pour les régions de province.

Il s'agit ensuite de poursuivre l'accélération de certaines opérations particulièrement significatives pour l'aménagement du territoire, comme la route Centre-Europe-Atlantique, la RN 88, la route des estuaires.

Il s'agit par ailleurs de poursuivre à un rythme satisfaisant les grands programmes de désenclavement du Massif central qui contribueront à délester notre grand axe Nord-Sud A 6-A 7, avec la mise en chantier de l'A 20 et de l'A 75, des RN 20 et RN 9, avec le programme spécifique de la RN 7. Une dotation de 1 664 millions de francs a été arrêtée, ramenant le solde à financer à 7,5 milliards de francs au-delà de 1995.

Il s'agit enfin de progresser dans la remise à niveau des dotations d'entretien avec, sur ce secteur, une progression de 5,1 p. 100 des moyens de paiement cette année.

Cet effort est parallèlement très largement amplifié par l'accélération du programme autoroutier.

Je rappelle qu'à ce programme mis au point par M. Pierre Méhaignerie et encore amélioré par mes prédécesseurs, visant à doter la France de 2 200 kilomètres d'autoroute supplémentaires, ce gouvernement modeste n'a ajouté que quelques dizaines de kilomètres ; mais il a décidé de réaliser ce plan en dix ans au lieu des quinze ans prévus.

Je signifierai, dans le cadre de la réforme des sociétés autoroutières que j'ai menée à son terme, des contrats sur cinq ans, qui porteront sur la moitié du financement de cette réalisation.

Je rappelle que, à Noël, le travail accompli avec discrétion mais en concertation avec la population, avec les associations et avec les élus locaux, fait que mes successeurs n'auront plus que 150 kilomètres à tracer, tout le reste ayant été fait. Et personne, pratiquement, n'en a

entendu parler : c'est dire que les autoroutes sont bien acceptées quand on prend le temps de dialoguer et de rechercher les meilleures solutions.

En fonction des décisions prises, 14 milliards de francs de sections nouvelles seront lancées chaque année à partir de 1994. Le chiffre desancements pour 1995 est même de 16 milliards de francs, ce qui permet de prévoir, en rythme de croisière, 18 milliards de francs de travaux par an sur le secteur autoroutier pendant les dix ans à venir, soit 14 milliards de francs par an pour les sections nouvelles et 4 milliards de francs par an de gros entretien.

En 1995, nous serons en phase de lancement et je considère que ce seront entre 17 milliards et 18 milliards de francs de travaux qui seront lancés.

Le total des investissements décidés par l'Etat sur les secteurs routier et autoroutier sera donc, en 1995, de plus de 27 milliards de francs, total qu'il faut comparer au maximum historique de 1993, qui était de 24 milliards de francs, et à celui de 1991, qui, comme celui de 1992, était inférieur à 20 milliards de francs. Cela ne comprend pas les fonds de concours, de 7 milliards de francs, qui sont issus des cofinancements par les régions.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nous consacrerons donc au réseau routier national plus de 34 milliards de francs en 1995, ce qui ne s'était jamais vu.

J'en viens à la sécurité routière.

A mon arrivée au ministère, le nombre et la gravité des accidents ainsi que le nombre des morts s'accroissaient de mois en mois, malgré les mesures prises par mes prédécesseurs ; ils n'ont cessé de s'accroître de mars 1993 à novembre 1993.

J'ai donc proposé une série de mesures et, sur ma proposition, un plan a été arrêté, à la fin de l'année dernière, par M. le Premier ministre, plan d'ensemble qui est équilibré, qui n'est pas un plan « tout répression », comme on l'entend dire ici ou là, ce qui est cocasse lorsqu'on connaît la teneur des trente-sept mesures qu'il contient.

Ce plan porte tout d'abord sur la prévention et la formation.

En plus de l'attestation scolaire proposée aujourd'hui en classe de cinquième à tous les jeunes, une nouvelle attestation scolaire de deuxième niveau a été proposée pour la première fois cette année aux 700 000 jeunes en classe de troisième.

S'agissant du soutien à la pratique anticipée de la conduite, j'espère bien, demain, trouver le moyen d'échapper aux observations du Conseil d'Etat et obtenir qu'un jeune ayant choisi cette option soit traité comme un adulte dès qu'il aura son permis de conduire et non pas comme les autres jeunes, qui doivent, pendant deux ans, respecter une vitesse limitée.

S'agissant du contrôle de l'état des véhicules de plus de quatre ans, il s'exercera tous les trois ans à partir du 1^{er} janvier 1995 et tous les deux ans à partir du 1^{er} janvier 1996.

Quant à l'état des infrastructures, un énorme effort a été fait. Nous avons, par exemple, créé des normes pour tous les gendarmes couchés. Nous avons aussi décidé la nomination d'un « Monsieur moto » dans toutes les DDE.

S'agissant du contrôle de l'aptitude des conducteurs, un contrôle de la vue plus approfondi sera effectué pour chacun d'entre eux tous les dix ans et, bien sûr, au moment du passage du permis de conduire.

S'agissant de l'alcoolémie, le taux légal est abaissé de 0,8 à 0,7 gramme par litre, ce qui permettra de diminuer de moitié les risques d'accidents mortels dus à l'alcool sur la route.

Ces mesures ont déjà permis d'obtenir, d'octobre 1993 à octobre 1994, dans le domaine de la sécurité routière, les meilleurs résultats depuis quarante ans dans ce pays : jamais il n'y a eu, sur les routes françaises, aussi peu de tués et aussi peu de blessés. Au cours des douze derniers mois et par rapport à l'année précédente, 700 vies ont été épargnées, et il y a eu 12 500 blessés de moins. Ces chiffres démontrent que l'on peut faire reculer l'insécurité routière et que, en la matière, il n'y a pas de fatalité.

Malgré cela, il y a encore un accident corporel toutes les quatre minutes jour et nuit, un blessé grave toutes les douze minutes jour et nuit, et un mort toutes les soixante-deux minutes jour et nuit. Cela n'est pas acceptable sur les routes françaises !

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le tragique accident d'hier nous rappelle que nous ne devons jamais relâcher notre effort.

Ce qui est grave, c'est que, depuis le 1^{er} octobre, le nombre des accidents augmente. L'amélioration de la dernière année est derrière nous et, si nous ne faisons rien, je peux vous tracer la courbe ascendante des morts ! Il est donc nécessaire, malgré les sifflets qu'on réserve ici ou là au ministre en charge, entre autres, de l'équipement et de la sécurité routière, de faire un effort supplémentaire.

C'est la raison pour laquelle j'ai signé, voilà quelques jours - c'est la première fois que cela se fait dans ce pays - avec l'ensemble des familles de l'assurance - les compagnies et les mutuelles - un accord. A compter du 1^{er} janvier, ces compagnies mettront sur la table 180 millions de francs par an, pendant trois ans, destinés à des actions de prévention et de formation. Nous multiplierons ainsi par trois nos possibilités financières pour agir dans ces domaines. C'est dire que notre politique n'est pas répressive !

M. Emmanuel Hamel. Elle pourrait l'être !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'espère que vous pourrez examiner avant la fin de cette session le projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports, projet qui est capital, qui a été capital et réclamé unanimement par toute la profession des transports routiers et qui, après plus de quinze mois de travail, a été adopté par l'Assemblée nationale. Et je compte pouvoir l'inscrire au Sénat. Mais je désespère un peu...

M. le président. Monsieur le ministre, il suffit que le Gouvernement le demande. Il est maître de l'ordre du jour !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je le sais bien, mais cela ne me dérangerait pas que son inscription fasse l'objet de demandes multiples ! Je serais au moins sûr de l'appui du Sénat et de ses commissions ! (Sourires.)

Ce projet de loi, qui permet de donner un cadre législatif au contrat de progrès signé avec la profession, comprend, je tiens à le souligner à votre Haute Assemblée, l'élévation au niveau de délit de la manipulation du chronotachygraphe des camions et du limiteur de vitesse...

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme... cela à la demande unanime de tous les patrons routiers et de tous les syndicats de chauffeurs routiers qui ont ce courage, et qui veulent ainsi favoriser une meilleure sécurité sur la route et une concurrence loyale, car nous pourrions ainsi, enfin, appliquer la législation aux camions étrangers qui traversent la France, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. (Très bien ! sur les travées du groupe RPR.)

La troisième mesure porte sur le délit de très grande vitesse. Si elle ne concerne que peu nos concitoyens - moins de 1 p. 100 de ceux qui sont arrêtés sur la route - elle constitue une mesure de dissuasion et, pour la première fois dans ce pays, elle attire l'attention sur les risques d'excès de vitesse.

Après le combat contre l'alcool, c'est bien celui de la lutte contre la vitesse excessive qu'il faut mener si nous voulons sauver des vies. Nous venons de le voir, il est facile d'en sauver des centaines chaque année si nous en avons la volonté. Nous en reparlerons lors de l'examen de ce projet de loi. Je compte d'autant plus sur votre soutien, monsieur le président, que vous avez été ministre des transports ! (Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDE.)

M. Christian Poncelet, président de la commission des finances. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Cazalet, rapporteur spécial.

M. Auguste Cazalet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour les transports terrestres. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est la première fois que j'ai l'honneur de rapporter devant vous le projet de budget des transports terrestres. Aussi vous demanderai-je une certaine indulgence !

Je m'attacherai, au cours de cette intervention, à vous faire part des observations et de la position de la commission des finances.

Ce projet de budget des transports terrestres pour 1995 appelle cinq observations principales.

Premièrement, les crédits affectés au budget des transports terrestres pour 1995 enregistrent une progression de 2,7 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale pour 1994.

Cette progression s'explique principalement par la hausse de 3 p. 100 des concours versés par l'Etat à la SNCF.

La hausse de ces concours, qui représentent 84 p. 100 du budget, est due, pour l'essentiel, à l'augmentation de 332 millions de francs de la contribution aux charges d'infrastructures et, surtout, à la progression de 568 millions de francs de la dotation à la caisse de retraites.

Par ailleurs, la subvention d'investissement de 243 millions de francs accordée hors contrat de Plan est débudgétisée et financée par le Fonds d'intervention des transports terrestres et fluviaux.

Deuxièmement, la situation de la SNCF, déjà dramatique en 1993, s'est encore détériorée en 1994.

En 1993, la SNCF avait limité son déficit à 7,7 milliards de francs grâce à une progression de 3 milliards de francs de recettes exceptionnelles, son résultat d'exploitation étant négatif de 1,5 milliard de francs.

En 1994, elle ne pourra vraisemblablement pas compter sur le produit des cessions d'actifs pour réduire le déficit. Le résultat exceptionnel est en effet en baisse de 535 millions de francs, du fait du respect du report de certaines opérations.

Mais, plus profondément, la dégradation du résultat de la SNCF s'explique par deux causes essentielles : le poids de sa dette et la réduction de son chiffre d'affaires.

Le poids des charges de la dette devient insupportable : la part supportée par la SNCF est passée de 10,3 milliards de francs en 1993 à 11,8 milliards de francs en 1994, l'encours de la dette à la charge de la SNCF s'élevait à 146 milliards de francs au 30 juin 1994.

Quant au chiffre d'affaires, le budget de l'entreprise pour 1994 tablait sur une augmentation ; or c'est le contraire qui s'est produit.

A la fin du mois de juin 1994, les nouvelles estimations pour l'année donnaient des recettes d'exploitation en baisse de 1,575 milliard de francs par rapport aux prévisions du budget initial. Cela est dû essentiellement à un niveau plus faible que celui qui était espéré des recettes voyageurs. Les résultats obtenus à la fin du mois de mai sont en retrait de 4,3 p. 100 par rapport aux prévisions initiales, l'importance de la reprise au deuxième semestre reste incertaine, et le début de l'exploitation commerciale d'Eurostar, c'est-à-dire du TGV qui franchit le tunnel sous la Manche, a été reporté.

L'ensemble de ces éléments conduit à prévoir un résultat comptable négatif pour 1994 voisin de 9 milliards de francs alors que la perte prévue par le budget était de 7,2 milliards de francs.

Le nouveau président de la SNCF, M. Jean Bergognoux, tente de réagir à cette situation par un programme ambitieux de reconquête de la clientèle destiné à augmenter le chiffre d'affaires de 25 p. 100 en trois ans.

Cette reconquête passe par une remobilisation du personnel et un changement profond dans les méthodes commerciales de l'entreprise.

Cependant, la réussite de ce plan, que je soutiens en tant que rapporteur spécial, ne pourrait restaurer à elle seule la situation financière de la SNCF, celle-ci voyant croître inexorablement sa dette en raison d'un programme d'investissement trop lourd compte tenu de la faiblesse des capitaux propres de l'entreprise.

La prise en charge directe d'une nouvelle partie de cette dette par l'Etat dans le cadre du contrat de plan 1995-1999 n'est donc pas à exclure.

Troisièmement, les indemnités compensatrices destinées au fonctionnement des transports collectifs parisiens sont augmentées de 7,6 p. 100 en ce qui concerne la RATP et de 8,4 p. 100 en ce qui concerne les lignes de banlieues de la SNCF, soit une augmentation totale de 383 millions de francs par rapport à 1994.

Le rendement du versement de transport, soit 9,4 milliards de francs en 1993, reste trop faible pour que cette progression soit endiguée. La disposition de l'article 50 du présent projet de budget, qui tend à revenir partiellement sur l'exonération dont bénéficient les entreprises installées dans les villes nouvelles, n'est pas de nature à infléchir fortement cette tendance.

Les contributions aux transports collectifs en Ile-de-France connaissent une hausse sensible - 7,3 p. 100 - qui les porte à 5 636 millions de francs.

Cette augmentation importante se fait malgré l'alourdissement de la part de l'utilisateur dans le financement du transport urbain, lequel subit une hausse tarifaire de trois

points, soit une hausse plus forte que l'inflation en 1994, et cela après une hausse proche de quatre points en 1993, en termes réels.

Il est nécessaire de mettre en place une politique d'accompagnement de ces augmentations tarifaires afin de ne pas détourner les voyageurs d'Ile-de-France du transport en commun, ce qui aurait un effet négatif tant pour les finances publiques que pour la circulation routière.

Quatrième observation : les investissements destinés aux infrastructures de transports collectifs diminuent globalement, aussi bien en Ile-de-France qu'en province.

Je note que les crédits de paiement alloués à l'Ile-de-France et ceux qui vont à la province voient leurs montants se rapprocher : respectivement, 596 millions de francs et 578 millions de francs.

Cinquième observation : l'année 1995 constituera un test pour la mise en place d'une véritable politique des voies navigables.

Le Gouvernement paraît enfin décidé à lancer les travaux de mise à grand gabarit des liaisons Seine-Escaut et Saône-Rhin.

Cette dernière est la plus avancée, ne serait-ce que parce qu'une déclaration d'utilité publique, aujourd'hui très ancienne, a déjà été obtenue. Elle pourrait bénéficier de 270 millions de francs en 1995, sur un coût total estimé de 18 milliards de francs, afin que soit mis de mettre en place le bief Neffer-Mulhouse. Ce montant, encore modeste, serait l'amorce d'une montée en charge qui pourrait avoisiner les 2 milliards de francs par an à partir de 1998.

Le principe d'une filiale commune à EDF, la Compagnie nationale du Rhône et Voies navigables de France est d'ores et déjà arrêté, en vue d'aménager les 229 kilomètres de canal devant être mis à grand gabarit, ce qui autorisera le passage de navires de 1 500 tonnes.

Quoique jugée prioritaire, la liaison Seine-Escaut est en retrait, mais pourrait bénéficier également d'une montée en charge, certes plus limitée : 10 millions de francs en 1995, 600 millions de francs en 1999. D'un coût plus réduit - 10 milliards de francs - cette liaison promet d'offrir une plus grande rentabilité puisqu'elle relierait le grand bassin du nord de l'Europe à l'agglomération parisienne.

Voies navigables de France bénéficiera d'un budget de 1 224 millions de francs, en augmentation de 10,4 p. 100 par rapport à 1994, dont une part très faible, 94 millions de francs, reste à la charge directe de l'Etat.

Sous le bénéfice de ces observations, mes chers collègues, votre commission des finances vous propose d'adopter ce projet de budget. (*Applaudissements.*)

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

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour les transports terrestres. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après une année 1993 qui a vu fléchir les transports terrestres, tous modes confondus, de 1 p. 100 et le trafic ferroviaire, en particulier, de 7 p. 100, l'année 1994 devrait connaître une stabilisation du trafic.

Sur le plan budgétaire, les crédits des transports terrestres pour 1995 évoluent plutôt favorablement, encore que, en francs constants, l'augmentation s'établisse à 2,7 p. 100 seulement ; il est vrai qu'à ces crédits s'ajoutent différents fonds.

Les moyens des services diminuent. Les subventions de fonctionnement progressent de 3,4 p. 100.

Quant à la contribution de l'Etat aux transports collectifs parisiens, bien loin d'enregistrer le fléchissement qu'avait suggéré la mission sénatoriale sur l'aménagement du territoire, atteint 5,6 milliards de francs, en progression de 7,2 p. 100 par rapport à 1994.

Les dépenses en capital ne s'élèvent qu'à 1,3 milliard de francs en crédits de paiement, lesquels subissent ainsi un recul significatif: de 15 p. 100. Quant aux autorisations de programme, elles semblent également en baisse.

S'agissant de la SNCF, la possibilité d'une perte de l'ordre de 9 milliards de francs n'est pas écartée.

L'endettement, qui croît depuis de très nombreuses années et dont l'Etat est évidemment responsable, devrait avoisiner 156 milliards de francs, hors prise en charge de l'Etat. Les charges financières qui en découlent pourraient atteindre 2,4 milliards de francs.

En dépit du plan d'économies de 3 milliards de francs, l'objectif d'un compte « transporteur » positif paraît difficile à atteindre en 1994.

Quant aux investissements, ils sont évalués à 17,7 milliards de francs, dont 6 milliards de francs pour le TGV, 6,6 milliards de francs pour le réseau classique et 5 milliards de francs pour le réseau banlieue.

Le trafic de voyageurs a connu un relatif redémarrage à partir de juillet 1994. La progression est de 7 p. 100 sur les neuf premiers mois de l'année pour les marchandises. Il y a là un aspect encourageant, surtout pour les régions.

L'idée d'une expérimentation d'un transfert aux régions de la compétence relative à l'organisation des transports collectifs régionaux, qui ressort des récents travaux de notre collègue Hubert Haenel, mérite réflexion. Elle soulève deux questions.

La première tient à la gestion concrète des conventions qui lient actuellement la SNCF et les régions. L'expérience montre que les dépassements de déficit sont fréquents, sans que les régions puissent en maîtriser les causes: chute des recettes, alourdissement des charges d'exploitation et absence de transparence dans les comptes. La région Champagne-Ardenne connaît actuellement, à cet égard, un dérapage dramatique.

La seconde question que soulève l'expérimentation du transfert est d'opportunité. Il est difficile - nous l'avons vu lors de l'examen du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire - de disjoindre une telle réforme de celle des transports collectifs parisiens. Or cette dernière ne peut être menée que dans la paix sociale, en accord avec les organisations syndicales. Cela signifie qu'elle ne pourra être entreprise qu'après le printemps de 1995, pour des raisons évidentes.

M. Félix Leyzour. Lesquelles ?

M. Georges Berchet, *rapporteur pour avis.* La SNCF peut, en conclusion, devenir un outil d'aménagement du territoire, pour autant que le contrat de plan qui la lie à l'Etat le prévoie. Mais on ne peut continuer, monsieur le ministre, en ce qui concerne la SNCF, à opposer service public, rentabilité et équilibre financier.

Le maintien du service public assuré par la SNCF, quel qu'en soit le coût, devrait rester, me semble-t-il, l'affaire de l'Etat et relever de la solidarité nationale. Sinon, vous aurez bientôt des TGV ou des lignes nationales modernisées dans certaines régions - peut-être en Haute-Savoie (*M. le ministre sourit.*) - et des sentiers dans d'autres, que leurs moyens plus limités rendront incapables de financer, en plus des routes nationales, les lignes SNCF, en investissement et en fonctionnement.

Les efforts qu'accomplit actuellement la SNCF en matière commerciale doivent être salués.

L'année 1994 a, en effet, été marquée par l'adaptation du fameux système de réservation SOCRATE, dont les dysfonctionnements vont en s'atténuant.

L'accueil des voyageurs en gare et l'accès aux trains ont été améliorés. La politique tarifaire a été modérée, avec une hausse de 1,2 p. 100 en janvier. La lutte contre la fraude, qui concerne 12,8 p. 100 des voyageurs - ce qui est incroyable! - a été renforcée.

Enfin, un effort de réorganisation a été conduit pour enrayer le déclin des transports de marchandises.

La vitrine la plus brillante de la SNCF, et même de la France, est évidemment le réseau à grande vitesse.

Un point très détaillé des réalisations et des projets de lignes est présenté dans mon rapport écrit.

Il reste, monsieur le ministre, que des questions importantes se posent aujourd'hui.

La mise en service des lignes TGV, si bénéfique sur le plan national, fait apparaître le réseau classique toujours plus désuet et délaissé par la SNCF, au détriment d'un aménagement équilibré du territoire. Le département des Ardennes, sur lequel votre attention a été récemment appelée à l'Assemblée nationale, monsieur le ministre, en fait actuellement l'expérience.

C'est avec espoir qu'a été accueilli l'engagement pris par le Gouvernement à l'issue du CIAT de Troyes, le 20 septembre 1994, de lancer une étude sur les conditions de transport ferroviaire entre Paris et Troyes. Mais personne ne comprendrait, monsieur le ministre, qu'une telle étude ne porte pas sur l'axe Paris - Belfort dans son intégralité, notamment pour la survie des départements de la Haute-Marne et de la Haute-Saône, et des petits Savoyards qui y habitent. (*M. le ministre rit.*)

Va-t-on continuer à imposer des participations financières aux villes, aux départements et aux régions ?

Pensez-vous, un jour, monsieur le ministre, dissocier, en matière ferroviaire, infrastructures et exploitation, au-delà du principe de la seule séparation comptable préconisée par la directive européenne de 1991? On commence à dire que l'exploitation est équilibrée. Quant à l'infrastructure, on sait ce qu'il en est...

Le transport combiné rail-route s'avère indispensable. Pensez-vous, monsieur le ministre, aboutir prochainement à sa réalisation, sur la base d'une charte et avec la mise en place d'une agence des transports? Car tels sont bien, nous semble-t-il, votre stratégie et vos espoirs.

J'évoquerai maintenant brièvement la situation de la RATP.

Un plan d'entreprise vient d'être élaboré. Il comporte une prévision à l'horizon 2015 et un programme d'action pour la période 1995-1997.

Les difficultés auxquelles est confrontée l'entreprise sont sérieuses. L'équilibre de ses comptes reste précaire. En 1993, le déficit d'exploitation a atteint 93 millions de francs.

Pour 1994, le budget de la RATP dépasse 20 milliards de francs. La hausse des tarifs intervenue en mai a atteint 5,2 p. 100. L'objectif, semble-t-il, est d'amener la contribution des voyageurs à 50 p. 100 du coût dans la décennie qui vient, alors qu'elle n'atteint que 37,5 p. 100 actuellement.

Quel est le service de voyageurs de province qui bénéficie aujourd'hui d'une telle générosité ?

Trois plaies qui affectent la RATP nous paraissent devoir être soignées: l'insécurité, le vandalisme et la fraude.

Un durcissement des agressions - notamment à travers l'augmentation des attaques à l'arme blanche, - a été constaté en 1993. Leur nombre a crû au premier semestre de 1994. Les récentes grèves des conducteurs de bus sont, à cet égard, significatives.

Il faut signaler que la RATP fait d'incontestables efforts pour améliorer la sécurité : mise en place d'un PC sécurité, équipement des autobus en cabines « anti-agression », projet de repérage des autobus par satellite, formation des personnels. Au total, l'investissement à cette fin doit atteindre 160 millions de francs en 1994.

La lutte contre le vandalisme se poursuit. En 1995, plus de 33 millions de francs seront ainsi consacrés à l'effacement des graffitis. Nous vivons quand même dans un drôle de pays !

La lutte contre la fraude devient - enfin ! - une priorité. Elle concerne 8 p. 100 des voyageurs et fait perdre 600 millions de francs par an à la RATP. Or les amendes n'ont rapporté que 75 millions de francs en 1992. Il faut les augmenter, monsieur le ministre !

L'objectif est de limiter la fraude à 3 p. 100 des voyageurs. A Hong-kong, par exemple, la fraude concerne moins de 1 p. 100 des voyageurs.

Je veux, enfin, dire quelques mots de l'implication de la RATP dans une éventuelle réforme de l'organisation des transports collectifs parisiens, dont on parle depuis vingt ans.

Deux pistes de réflexion nous sont fréquemment proposées.

D'abord, ne convient-il pas de renforcer le rôle de la région d'Ile-de-France dans l'organisation des transports collectifs ?

Ensuite, ne faut-il pas transférer progressivement de l'Etat vers la région le soin d'équilibrer financièrement le service, en respectant les droits acquis des personnels et la modération des tarifs pratiqués ?

J'achèverai mon propos par quelques observations sur les transports collectifs en province.

Mon rapport écrit fait le point détaillé des réalisations de 1994 et des projets pour 1995.

L'essor des transports en site propre est incontestable, mais les contraintes de financement pèsent encore trop sur les réalisations.

Un nouveau barème des aides de l'Etat a été mis au point dans le but de relancer le transport public, de clarifier les interventions de l'Etat et d'inciter à une politique des villes.

Toutefois, une réflexion sur les modes de financement ne pourra pas être éludée très longtemps, monsieur le ministre.

Mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan souhaite vivement que le fonds des transports terrestres vienne renforcer certaines inscriptions budgétaires insuffisantes - il nous a semblé que vous aviez déjà utilisé ce fonds pour éviter de trop fortes augmentations, monsieur le ministre - et alléger, voire supprimer les participations financières des collectivités à la réalisation des TGV et à la modernisation du réseau ferroviaire classique, indispensable à un aménagement équilibré du territoire.

C'est avec cet espoir que la commission a émis un avis favorable sur l'adoption des crédits proposés pour 1995. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Loridant, rapporteur spécial.

M. Paul Loridant, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour les routes et la sécurité routière. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur la présentation des crédits des routes et de la sécurité routière. Je souhaite simplement vous faire part, au nom de la commission des finances, de mes observations sur ces deux budgets.

J'évoquerai tout d'abord le budget des routes.

En premier lieu, je note la poursuite de l'effort en faveur du développement du réseau routier national, dont les crédits sont sensiblement augmentés par rapport à l'année 1994.

Cependant, cette augmentation est réalisée de façon peu lisible. Il faut en effet recourir à pas moins de deux comptes d'affectation spéciale - le fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France, d'une part, et le fonds d'intervention des transports terrestres et fluviaux, d'autre part - et à un remboursement de dette anticipé de la part de la société Autoroutes de France pour parvenir à ce résultat.

En 1995, seuls 71 p. 100 des investissements routiers sont réalisés sur les crédits du ministère des transports. Cette situation, monsieur le ministre, a le défaut de permettre des artifices de présentation. En particulier, le milliard de francs provenant de la société Autoroutes de France est une recette non récurrente, sans laquelle les crédits de développement du réseau routier auraient diminué de 3,4 p. 100.

Près de 70 p. 100 de ces crédits sont consacrés aux contrats de plan Etat-région du XI^e Plan. La part de l'Etat pour le XI^e Plan est de 22,7 milliards de francs, dont 17,2 p. 100 devraient être engagés à la fin de 1994, mais avec d'importants contrastes régionaux : de 11,4 p. 100 en Basse-Normandie - fourchette basse - à 23,7 p. 100 en Ile-de-France - fourchette haute.

Au sein de ces contrats de plan, une enveloppe particulière de 1,65 milliard de francs est réservée unilatéralement par l'Etat à trois programmes d'accélération ; vous les avez cités tout à l'heure, monsieur le ministre : la rocade des estuaires, c'est-à-dire la liaison Caen - Rennes - Nantes, la RN 88 Toulouse - Lyon, et la route Centre-Europe - Atlantique, la RCEA, qui relierait Mâcon à La Rochelle.

Je me suis particulièrement intéressé, mes chers collègues, à ce dernier itinéraire lors d'une visite de contrôle à la direction des routes, de même que j'avais, l'année dernière, contrôlé sur place les chantiers concernant la liaison France-Espagne à travers les Pyrénées.

A ce propos, je mentionnerai que j'ai mis à profit ma période de vacances sur ma terre natale pour assister à l'inauguration de la RN 116, à Ile-sur-Têt, dans les Pyrénées-Orientales, et à celle de la déviation de Collioure et de Port-Vendres. Je tiens à féliciter vos services et vous-même, monsieur le ministre, pour les excellentes réalisations sur ces portions de routes nationales.

Je reviens à la RCEA. Cette route est classée « grande liaison d'aménagement du territoire », GLAT, dans sa section Mâcon-Saintes, et bénéficie, dans le XI^e Plan, de 595 millions de francs, dont 169 millions de francs en 1995, octroyés unilatéralement par l'Etat. Cet effort est accompagné en Poitou-Charentes par la région et les départements en sus des 1,2 milliard de francs qui sont inscrits dans les contrats de plan Etat-région. Le montant total des crédits affectés à la RCEA s'élèvera à 2,8 milliards de francs au cours du XI^e Plan, auxquels il faut ajouter 200 millions de francs d'aménagements en milieu urbain.

La mise à deux fois deux voies de la totalité de l'itinéraire est estimée à 8 milliards de francs actuels, et ne sera pas réalisée avant 2007. Lorsqu'on conçoit des programmes à un tel horizon, cela nécessite un effort constant de la part de tous les gouvernements qui se succèdent. Il pourrait en résulter, monsieur le ministre, un problème de concurrence avec l'A 89, Clermont-Ferrand - Bordeaux, qui doit être réalisée sous concession par Autoroutes du sud de la France et qui pourrait être mise en service vers l'an 2001. Les études ont montré la complémentarité de ces deux itinéraires ; mais un retard excessif de la RCEA sur l'autoroute pourrait nuire à l'objectif d'aménagement du territoire fixé pour la réalisation de cette route.

En deuxième lieu, j'observe, avec satisfaction, la poursuite d'une remontée significative des crédits d'entretien du réseau routier national : ils augmentent de plus de 7 p. 100 en moyens d'engagement, s'élevant ainsi à 3,1 milliards de francs.

Un effort indéniable a été entrepris, monsieur le ministre, qui peut être illustré par la façon remarquable dont se sont déroulés les travaux de réhabilitation d'une des sections en béton de l'autoroute A6 en plein milieu du mois d'août. Je me suis également rendu sur le chantier pour observer les travaux aux côtés du préfet du Val-de-Marne.

M. Emmanuel Hamel. Vous êtes un homme de terrain, c'est bien !

M. Paul Loridant, rapporteur spécial. Absolument !

Je souhaite la poursuite de cet effort, d'autant plus nécessaire que l'accroissement rapide de la taille du réseau entraînera, à terme, des besoins d'entretien accrus.

Ma troisième observation porte sur le développement du réseau autoroutier. Je me suis intéressé, à l'occasion de ma visite au ministère, à la réforme de l'organisation des sociétés d'autoroutes qui est actuellement en cours.

L'équilibre financier du système autoroutier reposait auparavant sur un système de péréquation aux termes duquel les sociétés bénéficiaires, mais endettées à l'égard de l'Etat remboursaient chaque année une partie de leur dette, tandis que les sociétés déficitaires se voyaient consentir des avances financées grâce, précisément, à ces remboursements.

Mais, à partir de 1993, toutes les sociétés bénéficiaires se sont trouvées désendettées, si bien que le système ne pouvait plus continuer en 1994.

La réforme que vous avez engagée, monsieur le ministre, a donc consisté à restructurer les six sociétés d'économie mixte, en constituant trois groupes composés chacun d'une société mère - la société Autoroutes du sud de la France, la société Autoroutes du nord et de l'est de la France et la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône - et d'une filiale rattachée - respectivement la société ESCOTA, la société Autoroutes Paris-Normandie et la société AREA. La solidarité financière s'établira désormais au sein de chaque groupe.

Dans le même temps, les six sociétés ont été recapitalisées.

L'autonomie des sociétés d'économie mixte devrait être confortée par la passation de contrats de plan quinquennal entre chaque société mère et l'Etat.

Enfin, mes chers collègues, votre rapporteur spécial doit constater que le réseau autoroutier est mis à contribution au profit du réseau routier, voire de l'ensemble des transports, par le remboursement anticipé d'une partie de sa dette et par la nouvelle taxe de deux centimes du kilomètre parcouru, qui a été créée par la loi d'orien-

tation pour l'aménagement et le développement du territoire, dont nous avons débattu dans cet hémicycle voilà quelques semaines. Ces dépenses nouvelles obligeront les sociétés d'économie mixte à contracter des emprunts et imposeront donc, en compensation, que l'Etat accorde une prolongation de la durée des concessions.

En quatrième lieu, je voudrais vous faire remarquer que l'Île-de-France sera relativement délaissée au cours du XI^e Plan. Le montant total de l'enveloppe routière s'élèvera à 8,8 milliards de francs, ce qui représente une réduction de 31 p. 100 par rapport aux prévisions du X^e Plan, dont 2 milliards de francs de part de l'Etat.

Le recours à la concession paraît donc seul de nature à satisfaire les besoins en infrastructures de la région d'Île-de-France, afin d'en financer une partie par emprunt. C'est le cas, notamment, de la rocade autoroutière A 86, confiée à la société COFIROUTE sur certaines de ses sections, et à laquelle je me suis particulièrement intéressé cette année pour sa partie ouest Rueil-Malmaison - Pont-Colbert.

Cette section, mes chers collègues, donnera lieu à au moins deux records : d'abord, son coût est de 10,3 milliards de francs, soit près de 650 millions de francs par kilomètre ; ensuite, sa forme sera celle d'un tunnel à deux étages superposés pour les véhicules légers, auquel s'ajoutera un tunnel pour les poids lourds entre Rueil et Rocquencourt.

Dans ces conditions, je considère que le problème le plus délicat posé par l'ouvrage sera non pas tant celui des nuisances, contrairement aux dires et écrits de certaines personnes se réclamant de la défense de l'environnement, mais celui de la sécurité.

L'objectif est de mettre cette section en service en 2005.

Je vous présente, enfin, mes observations sur le projet de budget de la sécurité routière.

Première observation : le budget de la sécurité routière connaît une parfaite stabilité d'un exercice à l'autre, aussi bien globalement que dans chacune de ses composantes.

Dans le domaine de la sécurité et de la circulation routières, les résultats obtenus ne sont pas, contrairement à ce que l'on pourrait croire, proportionnels au volume des fonds engagés. Une certaine rigueur dans la gestion peut en effet aller de pair avec une amélioration de la situation sur le terrain, comme l'exécution de ce budget l'a montré ces dernières années.

Deuxième observation : les priorités retenues dans ce projet de budget sont sensiblement les mêmes que celles de l'exercice précédent.

Il s'agit, d'abord, de la poursuite des actions de communication destinées à sensibiliser les conducteurs, actions qui ont montré leur efficacité dans le passé.

Il s'agit, ensuite, de la formation des conducteurs, avec la généralisation de l'apprentissage anticipé à seize ans - on a compté 100 000 inscrits en 1993 - dont vous avez fort justement parlé, monsieur le ministre, voilà quelques instants.

Il s'agit, enfin, des programmes urbains de gestion informatisée de la circulation routière. C'est dans ce dernier domaine que l'effort devra prouver son efficacité.

Troisième observation : en dépit des tristes nouvelles relatives aux accidents survenus hier, je tiens à exprimer ma satisfaction devant la nette amélioration de la sécurité routière à partir du deuxième semestre de 1993.

Alors que les neuf premiers mois de 1993 avaient été très mauvais et laissaient augurer une remontée du nombre des victimes par rapport à 1992, on a assisté, au

cours du dernier trimestre, à une très nette inversion de la tendance, ce qui a permis d'achever l'année 1993 avec un nombre de victimes très légèrement inférieur à celui de l'année précédente.

Cette bonne tendance s'est poursuivie au premier semestre de 1994, avec « seulement » 8 719 tués sur douze mois à la fin du mois de juin.

Ces bons résultats sont à attribuer à la montée en puissance du permis à points, qui, après un délai de latence dû à l'instruction des dossiers, s'est fortement accélérée à partir du mois de septembre 1993 : on est passé de 500 000 points retirés fin août à 1 million de points retirés fin décembre.

Il faut également saluer les mesures énergiques prises par le Gouvernement à la fin de l'année 1993, notamment l'abaissement à 0,7 gramme d'alcool par litre de sang du taux d'alcoolémie autorisé, abaissement que j'appelais de mes vœux lors du dernier débat budgétaire, les dispositions sur la sécurité routière contenue dans le projet de loi sur la sécurité et la modernisation des transports, ainsi que les mesures que vous nous avez annoncées tout à l'heure, monsieur le ministre. Tout cela va dans le bon sens et produit ses effets. Il faut continuer. Mes chers collègues, au terme de cette analyse, je vous propose, au nom de la commission des finances, d'adopter les crédits des routes et de la sécurité routière. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour les routes et les voies navigables. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les projets de budget dont j'ai à vous dépendre les caractéristiques peuvent être analysés, vous le savez, selon deux optiques différentes. En effet, l'évolution des crédits d'Etat *stricto sensu* met en évidence une baisse en volume des crédits alloués aux routes par rapport au budget précédent et une accélération du désengagement de l'Etat en ce qui concerne les voies navigables.

Face à ce désengagement de l'Etat, on assiste à un accroissement des financements provenant des différentes redevances acquittées directement par les utilisateurs.

Si on analyse l'esprit de ce projet de budget, on constate que, grâce à un apport de fonds émanant de trois nouvelles initiatives, les crédits augmentent pour les routes, et encore plus sensiblement pour les voies navigables, avec la mise en place du fonds d'investissement des transports terrestres prévu à l'article 15 et, pour les autres, à l'article 14 du projet loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

En ce qui concerne les routes, on peut se féliciter que l'Etat, à votre demande, monsieur le ministre, et à celle de M. le Premier ministre, ait décidé de faire passer de dix à quinze ans le délai de réalisation du schéma national routier et d'achever la liaison Rhin-Rhône, ce qui marque la volonté du Gouvernement de mener à bien un programme ambitieux dans le domaine des voies navigables à grand gabarit.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne la liaison Rhin-Rhône, il reste encore à définir clairement qui aura la maîtrise d'ouvrage de cette opération. Actuellement, certaines menaces pèsent et des discussions ont lieu entre les différentes parties intéressées à l'opération. Il serait temps de clarifier la situation.

Les crédits de paiement alloués aux routes s'élèvent à 7 milliards de francs, soit une diminution de 6,5 p.100 par rapport à 1994. Les autorisations de programme, avec 6,4 milliards de francs, diminuent de 13,3 p. 100 d'une année sur l'autre.

Les voies navigables sont marquées par la faiblesse de l'effort direct de l'Etat. En effet, les crédits affectés à l'entretien et au fonctionnement des voies navigables et des ports fluviaux restent stables par rapport à 1994 puisqu'ils s'élèvent à 1,5 million de francs. Les crédits d'équipement atteignent 5 millions de francs. Quant aux subventions d'équipement, elles sont incluses dans le futur fonds.

Les crédits consacrés à la batellerie n'atteignent que 20 millions de francs, soit un recul de 44,5 p. 100 par rapport à 1994, alors que ce secteur continue de subir une crise très grave. Je pense, notamment, au réseau Freycinet.

Ces chiffres soulignent l'urgence de l'entrée en vigueur des futurs fonds et d'un financement original de la liaison Rhin-Rhône.

Les crédits consacrés à la sécurité routière s'élèvent à 534 millions de francs, soit à peu près la même somme que l'année dernière.

Les réalisations concernant les routes et les autoroutes sont encourageantes. Comme je l'ai dit au début de mon intervention, le Gouvernement a décidé de ramener de quinze à dix ans la durée de réalisation du schéma directeur national d'aménagement routier évalué à 140 milliards de francs, ce qui est significatif. C'est là un effort substantiel, qui aura non seulement des répercussions directes sur l'amélioration des conditions de circulation et sur la sécurité, mais aussi des effets induits non négligeables sur l'économie et les emplois du secteur du bâtiment et des travaux publics.

Les contrats de plan Etat-région se poursuivent dans des conditions satisfaisantes.

En revanche, la commission des affaires économiques s'est inquiétée de constater que les directions de l'équipement ont de plus en plus tendance à demander aux collectivités territoriales une participation accrue aux dépenses d'aménagement complémentaires concernant, par exemple, les bas-côtés, les ronds-points et l'éclairage. Au moment où l'on parle de partition entre départements, collectivités territoriales et Etat, il conviendrait qu'existe aussi un partage des dépenses dans ce domaine.

S'agissant du réseau autoroutier, 474 kilomètres doivent entrer en service en 1994, contre 248 kilomètres en 1993. L'effort est donc incontestable en la matière et il doit être souligné.

En 1995, l'Etat réalisera directement 83 kilomètres de liaisons d'aménagement. Il convient de rappeler que, depuis le mois de mai dernier, les sociétés d'autoroutes ont fait l'objet d'un renforcement de leur solidarité financière et d'une recapitalisation pour 1 milliard de francs, cela a été évoqué par l'orateur précédent.

La commission des affaires économiques considère que ces mesures permettront une meilleure péréquation entre aires géographiques rentables et secteurs destinés, avant tout, à réaliser un aménagement équilibré du territoire.

Le programme de lancement d'autoroutes concédées prévu pour 1995 est ambitieux puisqu'il porte sur 319 kilomètres. Le volume des investissements dans le secteur autoroutier concédé devrait atteindre 18 milliards de francs en 1995.

Quant au renforcement et à l'entretien du réseau national, ils ont reçu 2,8 milliards de francs en 1994. Il est à noter que les dépenses de réhabilitation concernant la voirie urbaine et les sections les plus dégradées du réseau progressent de 42 p. 100.

S'agissant de la sécurité routière, je ne peux malheureusement que confirmer, vous l'avez dit tout à l'heure, que, chaque année, quelque 9 000 personnes sont victimes d'accidents de la route - le terrible accident qui a eu lieu hier en est, hélas ! l'affreuse illustration.

Bien plus, les statistiques montrent que, en 1993, les accidents ont été exceptionnellement meurtriers, avec 6,5 tués pour 100 accidents, même si, globalement, les résultats de 1994 inversent la tendance.

Or 40 p. 100 des accidents, il faut le souligner, sont causés par l'abus d'alcool. La volonté du Gouvernement de remédier à cette situation n'est pas contestable et doit être soutenue. A cet égard, la « délictualisation » de certains excès de vitesse - vous avez évoqué ce point - peut s'avérer positive autant que dissuasive dès lors qu'elle ne sera perçue comme une nouvelle mesure de taxation des automobilistes. En effet, le montant de certaines amendes est considérable au regard des revenus des personnes concernées.

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

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Permettez-moi de vous suggérer une disposition simple et non coûteuse, qui permettrait sans doute d'améliorer l'arsenal des mesures répressives et pédagogiques.

A l'heure actuelle un jeune conducteur inexpérimenté doit apposer un autocollant arborant la lettre « A », pour signaler son obligation de rouler à une vitesse inférieure à la limite normalement autorisée. Ne peut-on pas imaginer d'étendre cette obligation, selon des critères à déterminer, aux conducteurs ayant commis un excès de vitesse, leur imposant ainsi une période probatoire autant que contraignante ?

Il serait judicieux que vos services étudient les possibilités d'application de cette mesure. Nous reviendrons plus longuement sur ce point lorsque notre assemblée examinera le projet de loi que vous avez évoqué tout à l'heure.

En matière de sécurité, un regroupement des services a été opéré en début d'année et, désormais - c'est une bonne mesure - les aménagements de sécurité relèvent de la compétence de la direction des routes.

La politique de résorption des « points noirs » tend à être remplacée par une politique par itinéraire. Formons le vœu qu'elle soit encore plus efficace.

Je rappelle que 46 millions de francs de travaux sont prévus à ce titre pour le programme général et 25 millions de francs pour les contrats Etat-région. En outre, une dotation d'initiative locale de 80 millions de francs permet d'intervenir rapidement sur le réseau, pour de faibles montants.

Je rappelle également que le comité interministériel de la sécurité routière a renforcé, en décembre 1993, les mesures de sécurité. Cependant, des compléments sont nécessaires, comme la généralisation des normes européennes de sécurité et de la réglementation. J'ai eu l'occasion de vous en parler, monsieur le ministre. Lorsque l'on voyage à l'étranger, on constate que les réglementations sont différentes, que la couleur des panneaux, par exemple, n'est pas la même. Or une directive européenne nous a imposé les phares blancs et les lignes blanches, au

lieu des lignes jaunes. Compte tenu de votre position actuelle, peut-être pourriez-vous intervenir en ce sens, ce qui clarifierait la situation.

Dans mon rapport écrit, je fais le point sur la situation du secteur du transport routier.

Je suis heureux des informations que vous avez apportées sur ce sujet. J'insiste sur le fait - les transporteurs doivent vous le dire - que si les mesures de contrôle en France sont bonnes - peut-être les jugent-ils excessives - à l'étranger, elles le sont moins.

Par ailleurs, nous constatons que, les dimanches et les jours fériés, des camions dits réfrigérés transportent une marchandise banale pour échapper à la réglementation française. C'est tout de même regrettable. Bien souvent, ces camions n'ont pas une plaque d'immatriculation française. Je ne pense pas être xénophobe en disant cela, qui me paraît devoir être indiqué.

La situation des voies navigables est contrastée. En effet, l'entretien du réseau existant mérite un large effort. Il existe actuellement des voies de type Freycinet dont le niveau d'eau ne cesse de baisser et dont les berges s'effondrent. Je plains les pauvres bateliers qui empruntent ces voies.

Là aussi, on fait appel aux collectivités locales puisque, pour réparer les berges, on leur demande une participation de 25 p. 100 - ce qui est absolument anormal.

L'établissement public Voies navigables de France a été délocalisé à Béthune. Sur quatre-vingt-neuf salariés, dix-sept seulement ont suivi ce mouvement. Il faut espérer que cela ne n'affectera pas l'activité de l'établissement.

En 1994, Voies navigables de France bénéficie, au total, de 1,1 milliard de francs. Les investissements atteignent 700 millions de francs et les dépenses d'entretien 177 millions, soit une augmentation de 36 p. 100 en deux ans. Par ailleurs, 300 millions de francs sont consacrés aux travaux de restauration. La contribution de l'Etat à Voies navigables de France ne dépasse pas 94 millions en 1994. C'est la descente en sifflet que l'on constate depuis plusieurs années. A cela il convient d'ajouter l'émission d'un emprunt de 240 millions de francs pour réaliser des opérations de sécurité.

C'est dire que la décision du Premier ministre de réaliser, sur votre initiative, avec le concours financier d'EDF et de la Compagnie nationale du Rhône, la liaison Rhin-Rhône doit être accueillie avec espoir.

Les travaux de désenclavement du réseau à grand gabarit constituent une priorité. La liaison Rhin-Rhône sera réalisée avant l'année 2010. Formons le vœu que l'engagement soit tenu.

M. Emmanuel Hamel. Comment ne le serait-il pas ?

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Nous regrettons que cette liaison ne figure pas, si mes informations sont bonnes, dans la liste des projets jugés prioritaires par la Commission des Communautés européennes parmi les projets susceptibles d'être éligibles au titre des grands travaux devant aider à la relance de l'emploi.

Un calendrier précis et réaliste des travaux prévus permettrait également de rassurer les nombreuses parties prenantes de ce dossier.

J'en viens, monsieur le président, en l'effleurant,...

M. le président. Mon cher collègue, je vous prie de conclure, car vous avez largement dépassé votre temps de parole.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. Monsieur le président, j'ignorais que mon temps de parole était limité.

M. le président. Les rapporteurs pour avis ont droit à dix minutes, conformément à la décision prise par la conférence des présidents.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. En ce qui concerne la liaison Seine-Nord, pourrions-nous avoir un engagement de votre part, monsieur le ministre, pour que la réalisation de cette liaison ait lieu sitôt après l'achèvement des études et la remise des conclusions du préfet de Picardie.

J'insiste aussi, si vous le permettez, monsieur le président, sur le problème des transports de marchandises. Il est indispensable - j'ai évoqué ce point tout à l'heure - qu'il y ait ce que j'appellerai une meilleure cohabitation entre le rail, la route et l'eau. En effet, selon une étude qui nous a été fournie par vos services, les projections indiquent que, en l'an 2010 - c'est demain - pour certaines régions industrielles, le autoroutes auront un débit de un camion toutes les trois secondes. Autrement dit, certains tronçons ne seront plus qu'un vaste embouteillage permanent. Je vous laisse le soin d'en tirer les conclusions, monsieur le ministre.

J'avais encore beaucoup à dire, mais je vous renvoie, mes chers collègues, à mon rapport écrit.

Au terme de cette présentation, je résumerai mes observations.

Le Gouvernement fait un effort incontestable et soutenu pour les routes ; sa résolution et son volontarisme ne fait pas de doute.

Pour les voies navigables, son action est, en revanche, plus que modeste au regard des besoins, mais le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, qui crée deux fonds spécifiques, devrait relancer l'action en ce domaine - la liaison Rhin-Rhône et, je l'espère, la liaison Seine-Nord.

L'année 1995 sera donc porteuse d'espoir. C'est la raison pour laquelle la commission des affaires économiques et du Plan vous propose, mes chers collègues, d'adopter les crédits prévus pour les routes, les voies navigables et la sécurité routière. (*Applaudissements.*)

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

Groupe du Rassemblement pour la République : 17 minutes ;

Groupe socialiste : 16 minutes ;

Groupe de l'Union centriste : 31 minutes ;

Groupe des Républicains et Indépendants : 16 minutes ;

Groupe du Rassemblement démocratique et européen : 15 minutes ;

Groupe communiste : 15 minutes.

La parole est à M. Pourchet.

M. Jean Pourchet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'avenir d'un pays, d'une région, d'un département est largement fonction de leur ouverture sur l'extérieur. Les voies de communication qui les traversent ont chacune leurs objectifs, leurs avantages et leurs contraintes, déterminés par une situation géographique ou un relief particuliers.

Le projet de budget que vous nous soumettez, monsieur le ministre, intègre parfaitement cette dimension et témoigne de votre volonté de développer un maillage complet de notre territoire. Vous pouvez être assuré du soutien du groupe de l'Union centriste dans son ensemble.

Nous estimons que ce budget est particulièrement porteur d'espoir.

Comment ne pas se réjouir, en effet, de la mise en œuvre du fonds « transports terrestres », qui sera doté de près de deux milliards de francs et qui a été créé lors de l'examen en première lecture du projet de loi d'orientation pour le développement et l'aménagement du territoire ? Il vient largement compenser les quelques diminutions intervenues notamment au titre des interventions publiques.

De plus, nous enregistrons avec satisfaction une forte progression des subventions d'investissement, qui croissent de 50 p. 100 de 1994 à 1995. De la même façon, les autorisations de programme connaissent une évolution de 106 p. 100 par rapport à l'année dernière.

Autre sujet de satisfaction : nous nous réjouissons de la décision du Gouvernement de ramener de quinze ans à dix ans la durée de réalisation du schéma directeur national routier.

Au chapitre du réseau autoroutier, le programme pour 1995 nous paraît également tout à fait satisfaisant.

Je ne reviendrai pas sur toutes les dispositions que vous avez prévues.

Je bornerai mon propos d'abord, aux infrastructures routières de la Franche-Comté, plus particulièrement celles du département du Doubs, que j'ai l'honneur de représenter à la Haute Assemblée.

Ce département est traversé par deux grands axes principaux. Le premier axe, nord-sud, vient d'Allemagne du Nord, passe par le Luxembourg, dessert Nancy et Besançon, traverse le département du Doubs, pour aller vers la Suisse, puis l'Italie ; le second axe, est-ouest, arrive d'Alsace, passe par Belfort, Montbéliard et Besançon, et rejoint soit la vallée du Rhône, soit la région parisienne.

La réalisation des projets d'aménagement et de restructuration de ces grands axes, qui concernent la RN 83, la RN 73 et la RN 57, n'avance à notre avis pas assez vite. Outre la limitation du débit de la circulation qui en résulte, cela induit des risques d'accidents lors de la traversée des agglomérations.

Pour ne citer qu'un exemple de ces retards, j'indiquerai que nos voisins suisses ont construit, il y a quelques années, une voie nouvelle reliant Lausanne à la frontière française. Nous espérons, à cette époque, que, de notre côté, nous pourrions rapidement en faire autant et prolonger cette voie au moins jusqu'à Pontarlier. Pourquoi Pontarlier ? Parce que le tronçon d'environ vingt kilomètres, entre la frontière et cette ville, qui suit le tracé d'une ancienne voie romaine, est la seule voie d'intérêt national, voire international, dans un rayon de cent kilomètres : elle permet la traversée du Jura par tous les temps et par tous les véhicules.

Or, à ce jour, nous n'en sommes encore qu'à l'étude des projets. Rien n'a été réalisé, pas même un tracé.

Je tiens à vous exprimer, monsieur le ministre, notre profonde déception et notre inquiétude. Nous attendons de votre part une décision pour que les travaux puissent commencer le plus rapidement possible.

J'évoquerai maintenant le projet du TGV Rhin-Rhône, qui nous tient particulièrement à cœur.

Ce projet représente un triple enjeu, et, tout d'abord, un enjeu européen. En effet, l'axe Rhin-Rhône constitue la voie naturelle la plus directe pour relier l'Allemagne et la Suisse à Paris, puis aux régions méditerranéennes.

Dans un souci d'aménagement du territoire à l'échelle de l'Europe, il est primordial de développer cet axe. Je rappelle, à cet égard, que le TGV Rhin-Rhône a été reconnu dès 1990 comme « maillon d'intérêt européen » par la Communauté.

Ce projet représente ensuite un enjeu national. Il permettra à notre pays de bénéficier de courants d'échanges nouveaux entre l'ensemble du monde rhénan et le monde méditerranéen. Grâce à lui, les relations transversales directes entre le nord-est de la France et la Méditerranée deviendront aussi performantes que les relations avec Paris. Ce projet est une chance pour parvenir à un rééquilibrage de l'espace français, comme l'est aussi le canal Rhin-Rhône, auquel nous réaffirmons aujourd'hui notre attachement.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Jean Pouchet. Nous nous réjouissons d'ailleurs que le Gouvernement ait récemment proclamé à nouveau, et vous nous l'avez confirmé tout à l'heure, son souhait de le voir réalisé avant 2010.

Ce projet de TGV représente enfin un enjeu fondamental pour nos régions. Il offrira, d'une part, à l'Alsace, à la Franche-Comté et à la Bourgogne un débouché à la fois sur l'Europe du Sud et sur celle du Nord, d'autre part, aux régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur une ouverture vers l'Allemagne et vers l'Europe centrale. Il contribuera à multiplier les échanges entre ces régions et à développer leurs atouts respectifs.

L'intérêt de ce projet est indéniable. Son inscription au schéma directeur européen, en qualité de maillon clé du réseau européen des trains à grande vitesse, et au schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse en fait un élément essentiel de l'aménagement du territoire dans une optique transnationale.

Sur le plan des perspectives économiques, il constitue en outre, pour notre région, notamment pour le Haut-Doubs, avec la traversée du Jura vers Lausanne et le reste de la Suisse, une chance de développement certaine. Le TGV dessert déjà cette région, mais sur une voie ancienne qui demande à être adaptée à la grande vitesse. Ainsi, selon des études récentes, la rectification du tracé permettrait un gain de temps d'une heure entre Dijon et Berne.

Les études préliminaires de la première phase, éclairées par une concertation prenant en compte les revendications de chacun, sont en voie d'achèvement. La convention de financement des études d'avant-projet par les trois régions concernées est prête.

Nous avons encore en tête les déclarations de M. le Premier ministre faites à Dijon au mois d'avril et à Mulhouse au mois de mai, lors du sommet franco-allemand, à propos du caractère prioritaire de la première phase du projet.

Compte tenu des retards déjà pris et de la concurrence d'un grand nombre d'autres projets, nous vous demandons instamment, monsieur le ministre, de faire en sorte que les études d'avant-projet sommaire soient engagées à l'issue de la consultation publique marquant l'aboutissement des études préliminaires et ce, au plus tard au premier semestre de l'année 1995.

Enfin, mon collègue M. Pierre Vallon, dont je vous prie de bien vouloir excuser l'absence aujourd'hui, m'a demandé de vous interroger sur le projet de TGV Lyon-Turin.

M. Emmanuel Hamel. Bonne question !

M. Jean Pouchet. Pourriez-vous, monsieur le ministre, préciser les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la mise en œuvre de ce projet, sur lequel depuis quelques mois planent quelques incertitudes ? Je me ferai un plaisir de transmettre vos explications à mon collègue. *(Applaudissements.)*

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

M. Jean-Pierre Demerliat. Monsieur le ministre, les réponses que vous avez récemment apportées à plusieurs de mes collègues députés, membres de la majorité et de l'opposition actuelles, concernant la bonne fin des travaux de l'A 20 ne manquent pas d'inquiéter les Limousins.

En effet, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale, le 10 novembre dernier, que ce programme devrait être terminé dans sept ans. Comme nous sommes pratiquement en 1995, si je compte bien, l'A 20 ne sera pas terminée avant 2002...

Nous nous souvenons que le gouvernement précédent ainsi que l'actuel Premier ministre, M. Balladur, avaient prévu l'achèvement des travaux pour 1997 ou 1998 au plus tard.

Il fut un temps où, sur ce parcours, on n'arrivait pas à consommer les crédits ; il semblerait bien que, maintenant, ce soit les crédits qui manquent...

Je ne vous dirai pas, monsieur le ministre, combien cet axe est essentiel pour le désenclavement du Limousin.

Toujours dans ce domaine du désenclavement, je voudrais également insister sur l'importance des liaisons ferroviaires.

Le Capitole, le train qui relie Paris à Toulouse par Limoges et Brive, était, il y a vingt ans, le plus rapide de France. Le trajet Paris-Limoges se faisait alors en deux heures et cinquante minutes. Aujourd'hui, il faut compter, avec le même train et sur la même distance, deux heures et cinquante-six minutes !

Alors que partout dans notre pays la durée des liaisons par train diminue, parfois de manière considérable, la durée du parcours entre Paris et Limoges augmente !

Il n'est pas concevable, monsieur le ministre, que les villes de Paris, Châteauroux, Limoges et Brive ne puissent pas espérer le bénéfice, à terme, d'une liaison à grande vitesse.

Mme Hélène Luc. Très bien !

M. Jean-Pierre Demerliat. Je sais bien que le TGV Centre est inscrit au schéma directeur national, mais il ne l'est pas au schéma européen. De plus, l'inscription à un schéma directeur n'est pas synonyme de programmation...

Le 28 novembre dernier, tous les acteurs économiques et politiques des régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées se sont réunis à Limoges pour demander avec force aux pouvoirs publics une étude sur la faisabilité d'une ligne centrale TGV entre Paris, Toulouse et l'Espagne via Vierzon, Châteauroux, Limoges et Brive.

Toulouse est déjà reliée à Paris par des rames TGV qui passent par Bordeaux. On assiste à un détournement de trafic de l'axe central vers l'axe atlantique. La ligne centrale directe perd des usagers, et cette liaison ne manquera pas de se scléroser, à terme, si rien n'est fait.

Je vous demande donc instamment, monsieur le ministre, avec l'ensemble de mes collègues des régions concernées, de bien vouloir faire procéder à cette étude.

Cependant, même si le Gouvernement affichait une volonté forte - et je ne doute pas de sa détermination - je sais bien que la réalisation d'un TGV Centre n'est pas pour demain.

Alors, monsieur le ministre, il importe de se donner dès maintenant les moyens de raccourcir le temps du trajet entre Paris, Limoges et Brive. C'est possible, et rapidement ! Il suffit pour cela d'améliorer l'infrastructure existante, en particulier la signalisation, et d'affecter à cette ligne du matériel de type TGV.

Des études sérieuses récentes montrent que l'on peut aisément gagner, à bref délai, une demi-heure sur la desserte Paris-Limoges et ramener la durée du trajet à moins de deux heures trente !

Mettre Paris à deux heures et trente minutes de Limoges, à l'horizon de l'an 2000, moyennant un réaménagement des horaires, permettrait aussi à la SNCF de retrouver des usagers qui l'ont abandonnée. En effet, à durée de trajet sensiblement égale, l'expérience montre que pratiquement tout le monde préfère le train.

Le fait de pouvoir se déplacer rapidement et dans les meilleures conditions de confort possible est essentiel à la survie de régions comme la mienne.

Monsieur le ministre, parler de l'aménagement du territoire, c'est un début ; agir, c'est bien ; parvenir à un résultat, c'est beaucoup mieux !

Le gouvernement auquel vous appartenez et vous-même, monsieur le ministre, avez là l'occasion de montrer qu'il existe réellement une volonté de poursuivre le désenclavement de régions comme le Limousin, et ce dans les délais les plus brefs. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

M. le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant 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, sous la présidence de M. Yves Guéna.)

PRÉSIDENCE DE M. YVES GUÉNA **vice-président**

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant les transports terrestres.

La parole est à M. Balarello.

M. José Balarello. Monsieur le ministre, votre projet de budget pour 1995, avec 84 063 millions de francs de dotation, est le principal acteur de l'aménagement du territoire, avec celui du logement. Ce sont ceux dont le secteur du bâtiment et des travaux publics attend le plus.

Les routes sont dotées de 1 762 millions de francs et les transports terrestres de 42 milliards de francs.

Compte tenu de l'obligation que nul ne conteste et qui incombe au Gouvernement de réduire le déficit budgétaire, il s'agit d'un bon budget.

Mais, monsieur le ministre, il ne sera bon que dans la mesure où il sera exécuté rapidement, car le secteur du bâtiment et des travaux publics, dans certaines régions - notamment dans les Alpes-Maritimes - est sinistré.

Dans ce département, ce secteur a perdu 5 000 emplois en 1993. Cette dégradation s'est ralentie, certes, mais elle n'est pas enrayée pour autant. En effet, si, grâce à une dotation budgétaire de logements aidés importante, le bâtiment y maintient son activité, il n'en va pas de même pour le secteur des travaux publics - routiers en particulier - les principales collectivités locales ayant baissé leurs investissements en raison de difficultés budgétaires.

Il est donc indispensable que les services de l'Etat aient des dossiers prêts et utilisent les crédits mis à leur disposition.

Dans ces conditions, la première question que je vous poserais est de savoir si les crédits d'études sont délégués, à quel niveau ils le sont et s'ils le sont en temps voulu compte tenu de la longueur des procédures. Il en est de même pour les crédits afférant aux achats de terrains. N'y aurait-il pas lieu, comme en matière de crédits pour le logement, de les rendre fongibles ?

Qu'en est-il pour le département des Alpes-Maritimes, notamment en ce qui concerne les routes nationales ? Cette question est d'autant plus d'actualité que plusieurs de nos routes ont été dévastées par les crues du Var, comme vous avez pu vous en rendre compte en survolant la région en hélicoptère.

En raison du temps qui m'est imparti, je ne vous parlerai que de quatre problèmes locaux : les percées alpines, la voie ferrée Nice-Turin, l'autoroute urbaine au sud de Nice et le TGV Méditerranée.

Les percées alpines, tout d'abord.

La France est reliée à tous les autres pays européens qui l'entourent, mais, bien que l'Italie soit notre deuxième client après l'Allemagne, nous n'avons, compte tenu de la présence de l'arc alpin, que des grandes voies de communication insuffisantes avec notre voisine du sud-est : l'autoroute A 8 littorale, déjà saturée, le tunnel du Mont-Blanc, qui l'est également, et le tunnel du Fréjus, sur l'axe Lyon-Turin. Il est nécessaire d'en créer d'autres et d'améliorer celles qui existent, surtout compte tenu de la perspective de voir rapidement se développer le trafic avec les pays de l'Est, dont une part importante transitera par l'Italie.

Le tunnel dit du « Mercantour » est donc indispensable. Il y a quelques jours, monsieur le ministre, interviewé par un grand quotidien régional, vous avez rappelé l'accord intervenu entre vous-même et votre homologue italien, M. Merloni, le 26 novembre 1993 : vous avez indiqué que des sondages ont lieu sur le site et que l'accord franco-italien prévoyant une concession sera soumis aux parlements des deux pays, après un appel d'offres européen qui portera à la fois sur le tunnel du Mercantour et sur celui de Tende, localité dont, vous le savez, je suis le maire.

Je vous demande d'accélérer ces procédures afin que le Parlement en soit saisi avant la fin de l'année 1995. L'économie du sud de la France a besoin de ces percées alpines.

Mais les tunnels doivent être facilement accessibles, d'autant que, par le futur tunnel du Mercantour, transitera un important trafic, notamment de poids lourds. Il nous faut donc prévoir d'améliorer la voie d'accès allant de la vallée de la Tinée à l'autoroute A 51, dite de « La Durance », ce qui réglera en même temps le problème d'une liaison rapide Nice-Grenoble, toujours en suspens depuis des années.

Quant à la voie d'accès au tunnel de Tende, la RN 204, elle est inscrite au XI^e Plan pour 110 millions de francs, somme nettement insuffisante ne permettant que la réalisation de l'ouvrage dit déviation de « Saorge », ouvrage qui aurait dû être commencé durant la première année du Plan.

C'était sans compter avec une association de défense de l'environnement, laquelle dépose recours sur recours contre le projet, le dernier en date, le 5 novembre 1994, contre l'arrêt du Conseil d'Etat du 6 septembre 1994 prononçant la déclaration d'utilité publique.

Dans le même temps, les entreprises de travaux publics de la vallée de la Roya mettent une partie de leur personnel au chômage. Monsieur le ministre, ces recours n'étant pas suspensifs, pouvez-vous accélérer les procédures afin de faire démarrer les travaux ? Quelle date prévoyez-vous ?

Dans le cadre du XI^e Plan, ou hors Plan, il nous apparaît indispensable que des crédits complémentaires de même importance soient affectés à la RN 204, afin de réaliser une deuxième déviation, celle dite de « Paganin ».

Quelle sera, dans ce cas, la clé de répartition ? Sera-ce celle des trois tiers, comme le prévoit la circulaire du 15 décembre 1993 ? En avez-vous la possibilité financière hors Plan ? je pense que oui, puisque, pour 1995, la répartition des moyens, en autorisations de programme comme en crédits de paiement, est de 650 millions de francs pour les investissements sur le réseau national routier, de 109 millions de francs pour les voies navigables et de 234 millions de francs pour les subventions d'investissement en matière de transport ferroviaire et de transport combiné. De plus, j'ai cru comprendre, mais peut-être me suis-je trompé, que 1 007 millions de francs de crédits demeurent encore à affecter.

Il n'est pas admissible que l'amélioration de cette portion de nationale de 42 kilomètres nécessite six plans quinquennaux, soit trente ans, avant de pouvoir être considérée comme un axe international prioritaire alors que, par cette voie, la distance Nice-Turin n'est que de 162 kilomètres, dont une bonne partie en autoroute de Nice à Vintimille et de Fossano à Turin, et que les autorités italiennes viennent d'investir 600 millions de francs sur les 20 kilomètres situés le plus au sud. De plus, le concessionnaire du futur tunnel de Tende - vous avez décidé avec votre homologue italien de concéder les deux tunnels, celui du Mercantour et celui de Tende - exigera, à juste titre, une voie d'accès rapide à l'ouvrage franco-italien.

Monsieur le ministre, dans l'interview dont j'ai fait état voilà un instant, vous avez refusé, concernant l'autoroute urbaine du sud de Nice, la participation financière de l'Etat à son doublement. Cependant, si je vous ai bien compris, vous accepteriez la mise en concession de tout le tracé allant du-lieu-dit « La Victorine », où se trouvaient les anciens studios de cinéma, à l'autoroute A 8. Ce serait donc la société ESCOTA qui en serait chargée. Les études sont-elles réalisées ? Dans quels délais les travaux peuvent-ils commencer ?

Le budget de l'Etat ne pourrait-il participer à la réalisation de ce doublement, alors qu'il l'a fait pour la traversée souterraine de Toulon ?

Le dernier sujet dont je veux vous entretenir concerne les transports par fer.

J'ai entendu avec plaisir il y a un instant que vous souhaitiez développer le transport fer-route. C'est incontestablement « la » solution, celle qu'ont adoptée les Suisses et les Autrichiens. Y arriverez-vous ? Je le souhaite, car je pense que c'est le système de transport le moins polluant.

Nice est reliée directement à Turin par une voie ferrée qui représente un véritable exploit technique et qui comporte notamment deux tunnels hélicoïdaux. Cette voie à gabarit normal fut, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, empruntée par des trains internationaux rapides. Dynamitée par l'armée allemande, elle fut reconstruite après la signature d'un accord franco-italien. A Breil, elle se divise en deux branches, l'une allant à Nice en passant par Sospel, l'autre allant à Vintimille, en Italie, et revenant ensuite en France *via* Menton - où vous étiez la semaine dernière, monsieur le ministre - et la principauté de Monaco.

Cet ensemble est mal utilisé, faute d'investissements significatifs. Nous bloquons sur la révision de l'accord franco-italien. Je vous demande de vous préoccuper de lever cette difficulté, puisque vous nous avez dit ce matin que vous présideriez, à partir du 1^{er} janvier, le conseil des ministres européens des transports.

Par ailleurs, monsieur le ministre, la gestion de la branche Sospel-Nice sera-t-elle transférée à la région ?

Enfin, M. le Premier ministre vient de donner son accord au transfert des services régionaux de voyageurs aux régions, avec l'aide de l'Etat. Dans quels délais cette décision sera-t-elle appliquée ? Vous venez de nous apporter un début de réponse : vous nous avez annoncé ce matin le transfert expérimental aux régions de certaines lignes régionales.

Quant à la branche Breil-Vintimille, vous connaissez le projet que je vous ai soumis et qui permettrait, en accord avec l'Italie, de relier sans rupture de charge Turin à Menton et Monte-Carlo, moyennant des travaux mineurs. Le trafic en serait fortement augmenté, mais cela nécessite un accord franco-italien.

J'espère que, dans le cadre des programmes INTER-REG, le financement pourra être trouvé rapidement, et je compte sur vous, monsieur le ministre, pour nous y aider.

Quant au TGV Sud-Est, il n'est pas normal qu'il s'arrête à Marseille. Les études devraient porter sur la section Marseille-Fréjus ou Avignon-Aix-Fréjus, dont on a souvent parlé dans le passé. Une réponse de votre part sur ce point m'apparaît également souhaitable.

Reste un problème qui, pour être mineur au niveau national, n'en est pas moins très important sur le plan local, je veux parler de l'entretien de la RN 204. Je crois bien, monsieur le ministre, qu'il s'agit de la route dont le revêtement est le plus mauvais de l'Hexagone. Or, s'agissant d'une voie internationale, vous pouvez imaginer l'effet que cela a sur les touristes arrivant sur notre territoire !

Je connais bien cette route nationale, puisqu'elle traverse ma commune. Or, j'ai lu dans les rapports de vos services, monsieur le ministre, que 85 p. 100 des chaussées des routes nationales sont en bon état. Il semble que la RN 204 fait partie des 15 p. 100 restants ! Comme cette route ne comporte que 42 kilomètres en territoire français et que près de huit kilomètres ont été refaits par suite de travaux inscrits au X^e Plan, ou avant, 34 kilomètres seulement restent à refaire.

Il existe paraît-il, une liste nationale concernant l'entretien des chaussées. Puis-je avoir, en ce qui me concerne, une réponse favorable ?

Nous savons enfin que le Gouvernement, dont vous-même en particulier, se préoccupe d'aider les Alpes-Maritimes à affronter les dégâts considérables qui nous ont atteint. La RN 202, axe Nice-Grenoble, a été emportée sur plusieurs kilomètres et quatre-vingt-dix-neuf communes, dont Nice, ont été sinistrées. L'an dernier, d'autres l'avaient déjà été. La solidarité nationale doit donc s'exprimer, comme elle a commencé à le faire, ce dont nous vous remercions. Et raison de plus pour réaliser l'axe Nice-Grenoble !

En conclusion, monsieur le ministre, je dirai que votre projet de budget est bon et nous souhaitons qu'il participe au réveil de la croissance, mais il ne le fera que si vos services sont capables d'utiliser rapidement les crédits mis à leur disposition. Nous comptons sur vous pour les y inciter.

Le groupe des Républicains et Indépendants vous apporte donc son soutien et votera votre projet de budget. (*Applaudissements.*)

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

M. François Gerbaud. Monsieur le ministre, cette année sans doute beaucoup plus que d'autres, le budget des transports terrestres est, pardonnez-moi cette expression, à la croisée des chemins.

Il s'inscrit dans la double logique de la politique du Gouvernement : une rigueur budgétaire qu'imposent les circonstances, notamment la réduction du déficit, et la volonté exprimée d'une réelle politique de l'aménagement du territoire par la mise en place de moyens nouveaux, nécessaires au financement du développement du territoire.

Nul, de bonne foi, ne saurait vous reprocher un manque de réalisme, et l'on ne peut que constater que ce budget des transports terrestres est bien dans le sens d'un investissement pour l'avenir, puisque son augmentation de 2,7 p. 100 se trouve épaulée, par le compte d'affectation spéciale de l'aménagement du territoire et atteint 5,6 p. 100, chiffre significatif de cette double logique que j'évoquais voilà un instant.

Les rapporteurs ont passé votre projet de budget au scanner et je n'ai point l'intention d'aller au-delà de leur constat dans l'examen des chiffres essentiels qui traduisent votre politique.

Je note que 37 milliards de francs sont affectés à la SNCF, que les transports collectifs de la région d'Ile-de-France sont dotés de 6 milliards de francs et de 600 millions de francs de subventions d'investissements.

Je note également le nouveau compte d'affectation spéciale de 1 350 millions de francs qui permet, selon votre analyse, de dégager des moyens significatifs pour le développement des transports ferroviaires régionaux auxquels nous tenons, le développement indispensable des transports combinés dont nous venons de parler, le financement du TGV dans le cadre du schéma directeur et cela aussi en parfaite correspondance avec nos préoccupations d'aménagement du territoire, la réalisation de voies navigables à grand gabarit figurant au schéma directeur. Ces efforts correspondent aux acquis du projet de loi d'orientation pour le développement et l'aménagement du territoire qui a, comme vous le savez, privilégié les liaisons Rhin-Rhône et Seine-Escault en particulier.

J'ajoute au double objectif de soutenir la SNCF et de moderniser les voies navigables les efforts budgétaires maintenus pour les investissements routiers dont l'autoroute A 20 dont, avec M. Bernardet, nous vous avons très longuement et à plusieurs reprises entretenu avec conviction. Elle a entraîné d'heureuses décisions de votre part - nous vous en remercions - pour les collectivités locales du département de l'Indre et de la région Centre impliqués dans le financement du contournement de Châteauroux, indispensable si l'on ne veut pas que la capitale de l'Indre ait un jour, dans les radioguidages, la renommée funeste du tunnel de Fourvière.

Bref, si l'on tient compte de toutes ces directions et de leur cohérence, ce budget est bien dans l'air du temps. Il est le budget du meilleur possible et, cependant, aux frontières du probable, et c'est de cela que je voudrais vous entretenir.

Monsieur le ministre, s'il est vrai que ce budget marque la volonté de doter le pays d'équipements nécessaires aux besoins de la population et au soutien de l'activité économique, il n'est pas sans susciter un très grand nombre d'interrogations pour demain.

Il est, en effet, de plus en plus évident que la mise en œuvre des grands schémas nationaux d'infrastructure nécessite et nécessitera de plus en plus la mobilisation de ressources que les seuls montages financiers traditionnels ne suffisent pas à porter. Il faut savoir, à titre d'exemple, que la réalisation du schéma des liaisons ferroviaires à grande vitesse fait appel, à elle seule, à un investissement d'environ 450 milliards de francs.

Ce constat est d'autant plus inquiétant que les entreprises publiques ayant en charge l'exploitation des réseaux ferrés sont, aujourd'hui, très lourdement endettés - 188 milliards de francs pour la SNCF - et que cet endettement limite de façon sensible leur participation aux investissements liés à leur activité.

Il me paraît donc urgent de réfléchir ensemble et de définir de nouvelles possibilités de partage des investissements.

Cette réflexion doit modestement, à mon sens, s'articuler autour de quelques questions.

La seule contribution financière des partenaires institutionnels que sont l'Etat, voire la CEE, et les collectivités territoriales ne suffit plus pour répondre aux besoins identifiés.

Quelle doit être la place de chacun, en fonction de la nature des investissements, et quels sont les nouveaux partenaires qui peuvent être sollicités : développement de la concession - pourquoi pas ? - ou éventuellement concours des acteurs économiques ?

Quel doit être le niveau de participation de l'utilisateur ? Est-il sollicité de manière équitable ? Le contribuable de la province paie environ 50 p. 100 des coûts de fonctionnement des transports collectifs qu'il utilise, alors que le Francilien n'y participe que pour 30 p. 100 ?

A ce titre, il est important de rappeler ici la création, par l'article 15 du projet de loi d'orientation pour le développement et l'aménagement du territoire, d'un fonds d'intervention pour les transports terrestres alimenté par une taxe sur le réseau d'autoroutes concédé. Ce fonds devrait permettre de collecter environ 2 milliards de francs par an. Compte tenu des besoins qui sont exprimés, il faut inéluctablement développer ce nouveau type de ressources.

Concernant l'endettement des entreprises publiques, plus particulièrement celui de la SNCF, il est à craindre que la recherche d'économie que l'entreprise se doit impérativement de faire ne se traduise par un désengagement des moyens affectés à l'exploitation du réseau classique.

Ce désengagement, qui peut prendre la forme d'une offre moins attractive - baisse des fréquences, allongement des temps de parcours ; cela a été dit - ouvre le risque de la spirale infernale : baisse de l'offre, baisse de la fréquentation, donc à nouveau baisse de l'offre, etc.

Cette situation ne manque pas de m'inquiéter personnellement, car j'ai pu observer que les adaptations récentes de la desserte du département de l'Indre, dont je suis élu, semble répondre à cette logique.

Je me permets donc, monsieur le ministre, à la veille du renouvellement du contrat de plan entre l'Etat et la SNCF, de vous demander de veiller à ce que les orientations de ce contrat permettent de réactiver le réseau classique et que les lignes concernées par le schéma directeur des liaisons à grande vitesse puissent, dès le prochain contrat de plan, bénéficier des investissements les préparant à accueillir la grande vitesse ferroviaire.

La rumeur a sans doute porté à votre connaissance le souhait exprimé à Limoges par les départements des trois régions Centre, Limousin et Midi-Pyrénées de voir un jour circuler le TGV de demain sur les voies et avec le renom du Capitole d'hier, dont j'avais d'ailleurs couvert l'inauguration lorsque j'étais journaliste.

Le TGV, dont la faible rentabilité doit être, selon moi, revue à la hausse, est bien inscrit au schéma directeur. Au-delà de la redondance médiatique de certains qui s'en font les avocats d'un instant, il est un puissant appel en faveur de l'aménagement du territoire en matière ferroviaire. Il serait souhaitable qu'il puisse aussi figurer au schéma européen des transports. J'ajoute ma requête à celles qui vous ont déjà été présentées.

Réhabilitant la liaison historique Paris-Toulouse-Espagne, il desservira un jour plusieurs millions d'habitants. Il reliera des régions puissantes et à forte population en traversant et en enrichissant économiquement cette partie très importante du centre de la France quelque peu abandonnée car on a, pour des raisons de rentabilité évidente, privilégié d'abord les réseaux à grande vitesse de l'Ouest et de l'Est, aujourd'hui visiblement saturés.

Mais chaque chose en son temps. S'il est un projet qui nous est cher, le TGV Limousin ne semble pas s'inscrire dans un avenir immédiat.

La politique d'aménagement du territoire a des impératifs, notamment l'amélioration du réseau ferroviaire existant.

J'ai évoqué le TGV Limousin d'une manière réaliste. Il faut en préparer la mise en place en anticipant, dès maintenant, certains aménagements - qui, comme le *schunt* d'Etampes, qui relève, pour partie, de la responsabilité de la région parisienne, peuvent permettre de gagner onze minutes - et toute une série d'améliorations de sections de voies qu'empruntera demain le TGV Limousin.

Ce sont ces aménagements prévisionnels du futur réseau qui doivent, à mon sens, être intégrés dans le très prochain contrat Etat-SNCF.

L'association pour la promotion d'une desserte ferroviaire à grande vitesse Paris-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand a mené une très intéressante réflexion sur ce sujet. Elle a fait des propositions. Elles sont soutenues par un nombre important d'élus nationaux dont je suis, ainsi que mon ami M. Bernardet. Elles répondent tout autant aux besoins immédiats qu'à ceux de demain. Y faire droit d'écoute et en retenir le concret du possible immédiat me paraît être la meilleure manière de prévoir l'avenir.

Améliorer vitesse et fréquence des trains sur le tronçon Paris-Limoges-Brives par des gains de temps rapidement possibles, alors qu'aujourd'hui l'allongement de la durée est patent, c'est d'abord répondre aux besoins d'importantes populations; c'est renforcer l'attractivité du train sur cet itinéraire à moderniser; c'est peut-être revoir à la hausse l'indice de rentabilité établi à 2,8; c'est répondre, du même coup, à la saturation du TGV Ouest; c'est s'opposer, en tout cas, formellement à la tentation de relier ledit réseau à Limoges par une voie nouvelle, ce qui pourrait être une tentation - pourquoi pas? - de la région Poitou-Charentes; c'est à coup sûr répondre « oui » à cette ardente obligation de l'aménagement du territoire; c'est, d'une certaine manière, regarder l'avenir droit dans les yeux, je n'ose pas ajouter en donnant de la « voie », mais, voyez-vous, à la SNCF, les voies sont moins impénétrables que celles du Seigneur! (*Bravo et applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

M. le président. La parole est à M. Paul Girod.

M. Paul Girod. Monsieur le ministre, le groupe du Rassemblement démocratique et européen, au nom duquel je m'exprime, votera, dans sa très grande majorité, les crédits que vous sollicitez. Il le fera pour une raison simple, c'est que, s'il y a un ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, il y a un ministre qui « fait » l'aménagement du territoire et il se trouve que ce ministre, c'est vous - notamment à travers les transports terrestres, sujet dont nous discutons aujourd'hui.

L'expérience que j'ai acquise en tant qu'élu local de la région Picardie, particulièrement du département de l'Aisne, me fait dire que l'action que vous menez va dans le sens de ce que peut désirer cette fraction de la France.

En effet, en moins d'un an, nous avons appris, d'une part, que l'autoroute A 29 se ferait - les travaux vont démarrer prochainement - et, d'autre part, que, grâce à votre action et à la suite des négociations que nous avons eues ensemble, la mise à quatre voies de la RN 2, qui était prévue jusqu'à Laon seulement, serait prolongée jusqu'à Maubeuge, ressuscitant ainsi l'ancienne route Paris-Bruxelles, qui, étant devenue plus obsolète qu'elle n'était prospective (*M. le ministre sourit.*), avait amené une partie du département de l'Aisne à se retrouver dans une impasse sur le plan économique.

En outre, nous avons appris, à la fois lors du débat sur l'aménagement du territoire, par un certain nombre de déclarations, et également par une lettre que j'ai moi-même reçue de M. le Premier ministre, que la liaison Seine-Nord par voie navigable se ferait dans un avenir à peu près dessiné.

En effet, si j'ai bien compris - encore que la réponse du Premier ministre dans sa lettre soit moins précise que les déclarations qui ont été faites ici au moment du débat sur l'aménagement du territoire - une enveloppe non négligeable sera consacrée, dès 1995, aux études et aux premiers achats de terrain.

Mais encore faut-il se mettre d'accord sur le tracé, et c'est sur ce point, bien entendu, que portera mon interrogation, monsieur le ministre.

J'ai lu récemment dans la presse qu'un collectif écologique était parti en guerre contre la voie d'eau. Cela m'a un peu surpris car, autant que je sache, ce collectif propose de remplacer une voie d'eau qu'il considère comme dangereuse pour un petit marécage - encore que nous y tenions beaucoup, puisqu'il s'agit d'un marais qui se trouve dans la ville de Saint-Quentin, le marais d'Isle - de remplacer, dis-je, la voie d'eau par une autoroute ferroviaire, oubliant, me semble-t-il, que ce sont les écologistes qui sont en guerre ouverte contre le nucléaire. Or, jusqu'à nouvel ordre, les autoroutes ferroviaires, pour être rentables, doivent fonctionner à l'électricité. Combien de centrales au fioul faudrait-il mettre en place, avec la pollution qu'elles engendreraient, pour créer à travers la France une autoroute ferroviaire comparable à ce qui se prépare à travers l'Allemagne et la Suisse, pour joindre l'Europe du Nord et l'Italie?

L'argument des écologistes n'est donc par fondé. Dès lors qu'il ne s'agit plus de protéger exagérément un marais contre les nuisances possibles des transports ferroviaires qui utilisent une énergie polluante, nous devons probablement prendre en compte l'intérêt des populations desservies.

En conséquence, le tracé par Saint-Quentin me semble préférable à tout autre, qui se « promènerait » dans des plaines verdoyantes certes, mais dont il ne faut pas espérer beaucoup d'emplois.

Après avoir fait une brève allusion à la SNCF, monsieur le ministre, je consacrerai maintenant l'essentiel de mon propos à cette grande maison, qui a connu un certain nombre de moments très difficiles.

Probablement a-t-elle été exagérément orientée vers l'exploit technique, au détriment de ce que la tradition maison appelle l'« usager », mais que la réalité oblige à dénommer « client ». Je vise ainsi le passager qui va utiliser la SNCF pour son propre service, mais qui a des possibilités d'arbitrage vers d'autres moyens de transport et qu'il s'agit d'attirer vers ce moyen-là. En fait, je vise non seulement les passagers, mais aussi les marchandises.

Je suis de ceux qui se réjouissent de voir cette nouvelle approche gagner du terrain auprès des plus hautes instances de la SNCF. Encore faut-il qu'elle soit manipulée avec un certain nombre de précautions.

Si le TGV est incontestablement important - je viens d'entendre notre ami M. Gerbaud faire un plaidoyer flamboyant pour que le TGV desserve sa région - et s'il peut être un facteur d'aménagement du territoire, il peut être aussi un élément destructeur.

Il faut ainsi prendre garde à ne pas mettre aux arrêts des lignes de TGV des villes insuffisamment fortes pour résister à l'attraction des grandes métropoles situées aux terminus.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Très juste !

M. Paul Girod. Actuellement, en France, un certain nombre de villes vivent avec désespoir une conséquence de l'arrêt du TGV qu'elles n'avaient pas prévue : elles se vident de leurs sièges sociaux au profit des très grandes métropoles.

Il faut être très attentif à ce phénomène, qui remet probablement les liaisons nationales à leur véritable niveau.

Dans la première mouture du projet de loi pour l'aménagement et le développement du territoire, il m'a semblé que celles-ci n'occupaient pas la place qu'elles méritaient. Selon moi, il faut leur consacrer au moins autant d'attention qu'avant, peut-être même plus, afin que les villes qui ne bénéficient pas d'un arrêt du TGV, si elles sont sur son parcours - je pense évidemment à la ville de Château-Thierry - puissent conserver un minimum de relations avec les grandes villes du territoire et ne soient pas totalement déstructurées par le passage des lignes à grande vitesse.

Déclinant le TGV national, j'en arrive à ce que l'on appelle pompeusement « la contractualisation régionale ».

Il s'agit certainement d'un dispositif très important, encore qu'il aboutisse, lui aussi, à faire supporter au contribuable local une partie des services auxquels il a droit et que, normalement, pourrait lui assurer la solidarité nationale.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pas forcément !

M. Paul Girod. L'expérience me prouve que, lorsqu'il s'agissait de contractualiser un plan ferroviaire, la SNCF avait pour habitude de justifier ses demandes de fonds aux régions par les gains de temps faramineux dont bénéficieraient les voyageurs - une minute par-ci, deux minutes par-là !

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous veilliez aujourd'hui - c'est un peu le fond de mon intervention - à ce que la SNCF, lorsqu'elle s'adresse à une région ou à un groupe de départements pour leur demander une participation aux infrastructures, veuille bien mettre sur la

table la totalité du dossier et non pas seulement sa partie voyageurs. Ainsi, les responsables locaux pourraient raisonner sur un dossier complet leur permettant de déterminer s'il s'agit effectivement d'améliorer le confort des voyageurs et non pas de minorer la part des investissements propres de la SNCF sur les services de marchandises qu'elle a l'intention de moderniser quoi qu'il arrive, parce que les contraintes de son exploitation l'y conduisent de toutes façons.

Cette question se pose pour toutes les négociations de contrats de plan. Je n'ai pas besoin de vous dire, je suppose, que la négociation du contrat pour la Picardie n'est pas totalement absente de mes réflexions et de mes préoccupations ! (*Sourires.*)

Cela dit, monsieur le ministre, vous nous présentez un projet de budget volontariste et prospectif que, bien entendu, nous voterons.

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le ministre, après avoir écouté attentivement votre exposé ce matin, je vous dirai que, malgré les documents budgétaires habilement établis et la présentation avantageuse que vous en avez faite - en incluant les ressources extrabudgétaires - les moyens que le Gouvernement entend consacrer l'an prochain, tant au secteur de l'urbanisme et des services communs, dont nous avons parlé ce matin, qu'à celui des transports terrestres, ne sont pas, me semble-t-il, à la hauteur des besoins actuels et futurs de notre pays.

Du fait des ressources extrabudgétaires inscrites au titre de différents fonds alimentés par des taxes affectées, existantes ou en voie de création, le budget des transports terrestres ne permettra, tout au plus, qu'un maintien des principales actions du ministère, dont nous avons dénoncé à maintes reprises l'insuffisance.

En fait, ce projet de budget entérine une politique des transports qui, à l'encontre de toute logique économique, privilégie le transport individuel au détriment des transports collectifs et favorise le transport routier et autoroutier des marchandises au lieu d'encourager la SNCF à reconquérir et à développer leur transport par rail.

Avec 42,9 milliards de francs, ce qui représente une hausse de quelque 3 p. 100 par rapport aux crédits de 1994, une hausse rendue nécessaire pour couvrir la charge de la dette de la SNCF et payer les retraites des cheminots, le projet de budget des transports terrestres manque singulièrement d'ambition.

En persistant dans son refus de financer les infrastructures ferroviaires, qui lui incombent normalement, l'Etat continue de refuser de remplir ses obligations d'actionnaire unique à l'égard de la SNCF et, de ce fait, contribue à laisser croître et perdurer la dette de l'établissement public, ainsi que l'inadmissible distorsion de concurrence qui existe depuis trop longtemps entre la route et le rail en matière de fret.

M. Inchauspé, rapporteur spécial de la commission des finances de l'Assemblée nationale, a indiqué que l'achèvement du réseau des TGV nécessiterait 450 milliards de francs et celui du schéma directeur des voies navigables 55 milliards de francs.

Si l'on en croit les documents mis à notre disposition, l'Etat verserait l'an prochain 588,7 millions de francs de subventions d'investissement en crédits de paiement, auxquels il faut ajouter les 234 millions de francs prévus au titre du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, qui devrait être créé par l'article 15 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

En tout et pour tout, pour 1995, seulement 822,7 millions de francs sont inscrits dans les documents budgétaires relatant l'effort d'investissement en matière ferroviaire.

En effet, un peu plus de la moitié des 2 milliards de francs de recettes escomptées de la taxe sur les usagers d'autoroutes sont considérés comme des « crédits à répartir » entre les différents modes d'utilisation.

Rien n'indique que cet important reliquat sera réellement utilisé dans son intégralité, puisque bon nombre de comptes spéciaux du Trésor ne sont que des jeux d'écriture servant à alimenter discrètement le budget général et à réduire le déficit public.

Un doute plane donc - à moins que vous ne le leviez - sur l'utilisation de ces 1 007 milliards de francs.

En définitive, le montant de l'effort de l'Etat pour l'investissement ferroviaire prévu se situera l'an prochain, selon toute vraisemblance, aux alentours de un milliard de francs.

Comparé aux 450 milliards de francs nécessaires pour l'achèvement du réseau TGV, ce petit milliard de francs paraît bien modeste. Certes, on peut nous expliquer qu'il convient d'ajouter à cette somme les 12,187 milliards de francs dits « de contribution aux charges d'infrastructures » et les 4,346 milliards de francs destinés à concourir au service annexe d'amortissement de la dette. Mais, en réalité, nous savons bien que cet argent sert essentiellement à payer les intérêts et le remboursement des emprunts d'une SNCF qui connaît un endettement record : celui-ci s'élevait à 171,4 milliards de francs en 1993, et il atteindra 190 milliards de francs à la fin de cette année.

Ce n'est un secret pour personne : la SNCF croule littéralement sous le poids de l'ensemble de ses charges, tout particulièrement sous celui de sa dette, au point qu'au total celle-ci représente désormais 134 p. 100 de l'excédent brut d'exploitation.

Contrainte de s'endetter sans cesse auprès des banques, la société nationale sacrifie l'essentiel de ses moyens à l'entretien et à l'essor de son réseau TGV. Pour tenter d'échapper au coût de la maintenance de ses réseaux traditionnels, qu'elle renonce à développer, elle joue la carte de la route, en devenant, par le biais de ses filiales, le premier transporteur routier national. Et pour continuer à assurer les dessertes ferroviaires régionales, elle est contrainte de faire appel en permanence aux concours financiers toujours plus importants des collectivités territoriales.

Cette situation, que nous avons toujours contestée, ne nous paraît pas acceptable. Elle risque d'ailleurs rapidement de devenir ingérable et de mettre en cause la pérennité de l'entreprise.

Tout se passe comme si le Gouvernement, en n'assurant pas ses responsabilités en matière d'infrastructures ferroviaires, cherchait à préparer, à terme, le démembrement de la SNCF et la privatisation de ses activités les plus rentables, je veux parler bien entendu du réseau TGV, dont l'incontestable réussite technologique et commerciale fait bien des envieux de par le monde.

Monsieur le ministre, vous allez sans doute me dire, comme vous l'avez fait ce matin, que cette orientation n'est pas nouvelle. C'est exact ! Mais tout ce qui allait les années passées dans ce sens recueillait le soutien de vos amis dans cette assemblée. Il conviendrait de reconnaître notre constance, hier comme aujourd'hui, à combattre cette orientation et à chercher à l'infléchir.

Dans la perspective qui est dessinée, les infrastructures, d'une part, le TGV et les grandes lignes, d'autre part, mais aussi le transport des marchandises qui ferait un joli lot avec les filiales spécialisées dans le transport routier, seraient séparés et, éventuellement, vendus au plus offrant, les dessertes locales étant rétrocédées aux régions - comme le souhaite, hélas ! notre collègue M. Haenel, - qui auraient à en assumer la charge.

Pour notre part, nous refusons une telle éventualité, une telle mise en cause du service public, dont les conséquences seraient très graves, tant sur le plan de l'emploi que du point de vue de l'aménagement du territoire.

L'Etat devrait dégager des moyens pour le développement des infrastructures ferroviaires et pour celui de l'intermodalité des différents types de transports terrestres.

Tout cela a bien entendu un coût. Mais l'argent existe. Il suffirait de faire contribuer les entreprises, qui accumulent annuellement dans notre pays, quelque 1 270 milliards de francs de profits, qu'elles utilisent, trop souvent, pour spéculer.

En les taxant ou en les imposant de manière plus importante, il serait possible de dégager les sommes indispensables pour développer le rail dans toutes les régions de l'Hexagone et créer des emplois.

Lors de la récente discussion du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, comme le Sénat persistait à vouloir la création du Fonds d'investissement des transports terrestres, nous avons proposé qu'au lieu de taxer de la même manière tous les véhicules quels qu'ils soient la taxe sur les usagers des autoroutes soit proportionnelle au tonnage des véhicules.

L'amendement que nous avons déposé à cet effet a été repoussé. Le Gouvernement et sa majorité s'y sont, hélas ! opposés, monsieur le ministre, alors qu'une telle mesure, élémentaire de justice, aurait pu apporter bien plus que les deux seuls petits milliards crédités au titre du fonds pour 1995.

Nos propositions, vous le savez, seraient de nature, à terme, à désengorger notre réseau autoroutier, d'une part, en corrigeant financièrement la distorsion de concurrence qui avantage considérablement le transport par poids lourds par rapport au rail et, d'autre part, en permettant les financements nécessaires au maintien des gares et des dessertes actuellement menacées de fermeture, ainsi que les financements indispensables à la rénovation et à l'extension du réseau SNCF.

Deux événements, aussi tristes l'un que l'autre, nous font réfléchir sur la nécessité d'une complémentarité effective entre le rail et la route, et sur l'insécurité engendrée par la circulation des poids lourds : je veux parler du carambolage qui est survenu hier sur l'autoroute A 41 entre Grenoble et Chambéry, que vous avez évoqué ce matin, monsieur le ministre, ainsi que du procès de Sens qui fait suite à la catastrophe survenue sur l'autoroute A 6, près de Courtenay, en août 1993.

Sans doute y a-t-il souvent une part de responsabilité personnelle, due au comportement humain sur la route, d'où la nécessité d'améliorer la formation des jeunes à la conduite et d'intensifier les campagnes de sécurité, qui doivent être renouvelées en permanence. Je suis d'accord avec vous sur ce point. Mais cette part de responsabilité personnelle, qui reste toujours à déterminer, joue dans un cadre général, à savoir une situation de plus en plus à risques.

En chiffre d'affaires, la SNCF ne convoie plus environ que 10 p. 100 du fret. Or, on sait qu'un train évite la circulation de 240 camions. La SNCF est devenue, elle-

même aujourd'hui, le plus grand transporteur routier national. En 1992, son chiffre d'affaires, pour le transport ferroviaire de marchandises, s'élevait à 12,44 milliards de francs alors que celui de ses filiales routières s'élevait à 20,05 milliards de francs.

On constate également, bien que le parc français de véhicules de plus de 3,5 tonnes ait chuté en 1993 et en 1994, que la circulation des poids lourds sur nos réseaux routier et autoroutier est en constante augmentation.

Les choix privilégiant les axes Nord-Sud de transport ne peuvent qu'accroître cette tendance. Selon la direction de la sécurité routière - je le lisais dans la presse de ce matin - la gravité des accidents avec poids lourds - je ne dis pas le nombre - a augmenté de 10,1 p. 100 entre 1989 et 1993.

Ces données recouvrent des drames humains qu'il faut méditer, et il faut en tirer des conclusions pour réorienter la politique des transports.

La poursuite de la politique actuelle serait déraisonnable, car, malgré des investissements importants, la saturation croissante du réseau autoroutier, du fait, notamment, d'un trafic de camions qui augmente de 10 p. 100 l'an, entraîne quotidiennement la perte de centaines de milliers d'heures de travail dans les embouteillages, met sérieusement en cause la sécurité routière et porte atteinte à la nature et à l'environnement des hommes.

La complémentarité entre le rail et la route doit devenir une réalité et ne pas être simplement une clause de style.

Mme Hélène Luc. Très bien !

M. Félix Leyzour. En mettant l'accent, au cours de cette intervention limitée en temps, sur la nécessité de corriger les tendances actuelles, j'indique que le transport routier est également indispensable. Il l'est particulièrement pour les courtes distances. Pour les grandes distances, il faut faire jouer la carte du rail.

S'agissant du réseau routier, je suis d'avis que soit développé le réseau des routes express à deux fois deux voies séparées, qui coûtent moins cher et qui, d'après le rapport de M. Braconnier, s'avèrent, quand elles sont bien conçues techniquement, intéressantes aussi du point de vue de la sécurité.

Je m'arrête quelques instants sur les transports collectifs.

De multiples études l'ont prouvé, les transports collectifs de voyageurs coûtent de quatre à cinq fois moins cher à la collectivité que les transports individuels.

Les transports collectifs souffrent aujourd'hui, dans notre pays, d'une politique de rationnement des services publics et de l'insuffisance des crédits qui leur sont accordés.

Les salariés ont tendance à se détourner des transports collectifs lorsqu'ils sont mal adaptés à leurs attentes et à leurs besoins, et, comme c'est le cas actuellement, lorsqu'ils sont de moins en moins fiables, de plus en plus inconfortables et onéreux.

Dans toutes les villes où des efforts significatifs sont réalisés, où le nombre et la fréquence des dessertes sont augmentés, où les lignes de bus et de métro sont prolongées, la fréquentation augmente de manière souvent importante et inattendue.

Le succès que connaissent les tramways de Nantes, de Grenoble, de la Seine-Saint-Denis et, maintenant, de Strasbourg est très révélateur des possibilités qui existent en matière de transports collectifs.

L'Etat s'implique financièrement trop peu dans ces dynamiques politiques de transports collectifs et en laisse trop la charge aux collectivités locales.

L'affectation d'une partie de la TIPP au développement des transports urbains est sans doute une idée à creuser. Mais nous tenons, avant tout, à réaffirmer notre volonté de voir maintenu le « versement transport » et améliorée la contribution des entreprises à l'efficacité des transports collectifs, car elles en sont les premières bénéficiaires.

Mme Hélène Luc. Absolument !

M. Félix Leyzour. Vous connaissez également, monsieur le ministre, l'attachement du groupe communiste à la participation de l'Etat au financement des transports en commun d'Ile-en-France qui a été au cœur du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et sur laquelle le Gouvernement a dû reculer. La région capitale présente des caractéristiques particulières, que mon ami Jean Garcia a d'ailleurs amplement développées lors de ce débat. Lorsque l'on parle de politique nationale des transports, il faut, quelle que soit la région que l'on représente dans cet hémicycle, avoir le courage - ce qui est mon cas en tant que représentant de la Bretagne - de prendre en compte l'intérêt des Français en général.

M. Jean Garcia. Très bien !

M. Félix Leyzour. Il faut reconnaître que ce n'est pas la faute des salariés de la région parisienne si les habitants de l'Ile-de-France consacrent deux à trois fois plus de temps et d'argent aux transports que les habitants des centres régionaux.

Mme Hélène Luc. Eh oui !

M. Félix Leyzour. Il a été également établi que l'Etat récupère beaucoup d'argent sur les déplacements en Ile-de-France puisque, pour un franc mis dans les transports, il perçoit 3,30 francs au titre des diverses taxes qui y sont liées.

Entreprise publique, la RATP connaît, quant à elle, des difficultés semblables à celles que j'ai indiquées pour la SNCF : ses tarifs ont considérablement augmenté ces dernières années pour des services de moindre qualité, son trafic stagne globalement, se réduit même pour ce qui concerne le métro et le RER, et ses recettes reculent.

Comme la SNCF, la RATP connaît un endettement important. L'encours de sa dette s'élevait à 21,6 milliards de francs en 1993 et la charge de sa dette, qui augmente, devrait atteindre 1,82 milliard pour l'exercice 1994, ce que nous trouvons pour le moins inquiétant.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Leyzour.

M. Félix Leyzour. Je vais conclure, monsieur le président. J'aurais pourtant aimé dire quelques mots sur la météorologie...

Mme Hélène Luc. La météorologie, c'est intéressant quand même !

M. Félix Leyzour. ... et les voies navigables.

Mais, comme vous me rappelez à l'ordre, monsieur le président, je terminerai en disant que parce qu'il ne répond pas aux exigences du pays dans le domaine des transports, le groupe communiste votera contre ce projet de budget. *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

Mme Hélène Luc. La météorologie, cela aurait été intéressant !

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

M. Alain Lambert. Monsieur le ministre, j'ai souhaité prendre brièvement la parole pour deux raisons : la première - qui, je l'espère, vous sera agréable - c'est pour vous adresser des compliments ; la seconde, c'est pour vous poser une question précise.

Commençons donc par les compliments, car vous les méritez pour avoir obtenu du Gouvernement qu'il accélère la réalisation du schéma directeur routier national, qui avait été prévue à l'origine, sur quinze ans et que vous avez ramenée à dix ans.

Cette décision est d'une portée considérable. Elle mobilise des crédits qui le sont tout autant. Elle permettra à un département comme le mien, l'Orne, qui est aussi celui de mon ami Daniel Goulet, d'enrichir enfin son territoire du premier kilomètre d'autoroute, ce département étant l'un des seuls de France à ne toujours pas disposer d'un seul kilomètre autoroutier. Triste distinction !

M. Robert Castaing. Comme le Gers !

M. Emmanuel Hamel. Vous en avez de la chance !

M. Alain Lambert. Dans ces conditions, je vous laisse imaginer l'ampleur du défi à relever qui, pour l'instant, est le nôtre pour assurer le développement économique de notre territoire.

Après ces compliments appuyés, voici la question, monsieur le ministre.

En 1986, le conseil régional de Basse-Normandie, auquel j'avais alors l'honneur d'appartenir et que j'ai dû quitter en raison de la loi sur le cumul des mandats, avait solennellement décidé que les deux principaux axes structurant son territoire, à savoir la route des estuaires et l'axe Calais-Bayonne, l'autoroute A 28, seraient réalisés et mis en service simultanément.

Je sais parfaitement que la réalisation de ces deux infrastructures obéit à deux règles de financement différentes : la première repose sur le financement conjoint de l'Etat et des régions, et la seconde sur celui des sociétés autoroutières.

Monsieur le ministre, lorsqu'on a la volonté politique de leur offrir l'égalité des chances - et je ne doute pas un instant que vous soyez animé d'une telle volonté - les territoires n'ont pas à souffrir de cette discrimination administrative.

Pour nos concitoyens, seul le résultat compte.

J'ai noté, dans votre projet de budget et dans vos propos, que le Gouvernement avait décidé, au-delà des enveloppes prévues pour les contrats de plan Etat-régions la mise en place d'un programme exceptionnel pour accélérer des aménagements routiers, notamment celui de la rocade des estuaires.

Je me réjouis de la sollicitude du Gouvernement pour cet axe, qui est effectivement tout à fait important pour l'avenir de la Normandie.

Mais la question cruciale qui reste posée et que je vous pose aussi solennellement, monsieur le ministre, est la suivante : le Gouvernement se considère-t-il lui-même engagé par la déclaration solennelle de 1986 portant sur la réalisation et la mise en service de cette rocade des estuaires et simultanée de l'autoroute A 28 de Rouen à Tours ?

Si cette simultanéité n'était pas respectée, c'est l'équilibre même de l'aménagement de la région Basse-Normandie qui serait menacé, et la parole donnée serait perdue. Je n'ose pas penser qu'elle pourrait être trahie.

C'est la raison pour laquelle, sachant le soin que vous prenez, depuis votre entrée en fonctions, à tenir vos engagements et le souci constant que vous avez d'écouter les

parlementaires et de répondre à l'attente impatiente des populations qu'ils représentent, je vous demande si vous pouvez aujourd'hui, devant le Sénat, fixer solennellement le calendrier précis de la réalisation de l'autoroute A 28 de Rouen à Tours. Une réponse de votre part apaiserait toutes les inquiétudes et répondrait aux espoirs et à la confiance de nos concitoyens, confiance qui vous est acquise, que je ne vous ménage pas et que je vous confirme en vous disant que je voterai le projet de budget que vous nous proposez.

J'attends, avec une espérance aussi confiante que le soutien qui vous aura été apporté par mes collègues depuis le début de cette législature, la réponse que vous allez me donner et j'espère qu'elle sera de nature à rassurer la population que j'ai l'honneur de représenter et qui se pose encore beaucoup de questions. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR, et des Républicains et Indépendants.*)

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

M. Marcel Vidal. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la politique conduite en matière d'infrastructures routières est déterminante, tant pour le développement économique que pour l'aménagement de notre territoire.

Grâce aux efforts importants accomplis par vos prédécesseurs, efforts que vous avez d'ailleurs poursuivis, nos réseaux routier et autoroutier se sont considérablement développés.

Ces efforts doivent être maintenus, car il reste encore beaucoup à faire pour doter le pays d'infrastructures modernes, destinées à répondre aux exigences du transport routier du prochain millénaire.

Je voudrais, à ce titre, attirer votre attention sur la construction de l'autoroute A 75, qui relie Clermont-Ferrand à Béziers et qui a donné lieu, il faut le dire, à une remarquable concertation entre les élus, les directions départementales de l'équipement, les chambres consulaires, etc.

Vous savez combien il est urgent de terminer ce chantier, car nous avons assisté, en l'espace de quelques mois, à une augmentation rapide du flux routier sur cet axe difficile à gérer dès que l'on passe du tronçon autoroutier au réseau des routes nationales. C'est notamment le cas aujourd'hui dans le département de la Lozère. Cette difficulté est encore plus aiguë lorsqu'il s'agit de la traversée des communes, quelle que soit leur taille.

Aussi, monsieur le ministre, pouvez-vous nous préciser dans quels délais les travaux concernant le tronçon Clermont-Ferrand - Béziers seront achevés. Pouvez-vous nous dire également quel est l'état d'avancement des études relatives au contournement de la ville de Millau, à proximité du plateau du Larzac ?

L'autoroute A 759, qui doit relier le triangle de Ceyras à Montpellier, est également un sujet de préoccupation pour de nombreux élus locaux. Maintes questions restent sans réponse, en particulier quant aux délais de réalisation de ce chantier. Beaucoup d'incertitudes pèsent aussi sur la localisation et la réalisation des échangeurs.

Il conviendrait, à cet égard, qu'en accord avec les collectivités territoriales - le conseil général de l'Hérault, notamment - l'Etat prenne une décision sur ces différents points. Il y a lieu d'éviter tout retard dans la réalisation de cette voie qui reliera l'A 75 à l'autoroute A 9, car ces travaux sont extrêmement importants pour la région Languedoc-Roussillon et pour la ville de Montpellier.

Par ailleurs, nous savons combien vous êtes attaché, monsieur le ministre, à l'insertion des grands projets dans leur environnement et au respect du paysage. Aussi, je souhaiterais que, dans le cadre du « 1 p. 100 environnement », vos services encouragent la plantation d'oliviers, cet arbre étant le symbole de la culture méditerranéenne, aux abords des autoroutes A 75 et A 759, en accord avec les élus et les agriculteurs intéressés.

M. Emmanuel Hamel. C'est une très bonne idée !

M. Marcel Vidal. J'estime également qu'une réflexion approfondie devrait être menée afin de généraliser le « 1 p. 100 paysager » à l'ensemble du réseau routier et que son financement devrait être accru, notamment grâce au concours des collectivités territoriales, selon le classement des voiries concernées. Notre environnement y gagnerait en qualité.

Il est, en outre, de mon devoir d'attirer votre attention, monsieur le ministre, sur les crédits consacrés à la sécurité routière.

Depuis plusieurs années, un constat s'impose : les enveloppes financières affectées à la pose de glissières de sécurité sont insuffisantes et ne permettent, en fait, que la réalisation de quelques centaines de mètres dans chaque département.

Vous avez fait de la sécurité routière une de vos priorités, en prenant des dispositions pour lutter contre les infractions routières. Toutefois, cette lutte doit aussi passer par des efforts financiers de l'Etat, et il est regrettable que les directions départementales de l'équipement ne disposent pas de crédits plus importants pour équiper les tronçons de voirie les plus dangereux de glissières de sécurité qui sont absolument nécessaires.

De même, monsieur le ministre, les crédits consacrés à l'entretien de nos routes nationales paraissent insuffisants.

Trop souvent, en effet, compte tenu de la faiblesse de leurs moyens financiers, vos services ne procèdent qu'à de menues réparations de la chaussée, consistant à combler ici et là quelques « nids de poules », au lieu d'effectuer une véritable réfection des voies concernées. Or, là encore, la sécurité ne dépend pas seulement de l'automobiliste : elle exige aussi un entretien convenable, efficace et régulier des chaussées.

En dernier lieu, il serait intéressant et utile, monsieur le ministre, que vous nous précisiez davantage ce que vous entendez faire pour développer le combiné rail-route. Cette solution présente au moins trois avantages : une meilleure sécurité, d'évidentes économies d'énergie, ainsi qu'un allègement du trafic sur le réseau routier.

Sur toutes ces questions concrètes, sur ces différents vœux, formulés avec pragmatisme et réalisme, nous attendons de votre part, monsieur le ministre, des réponses claires, et nous espérons, aussi la prise en considération des diverses requêtes présentées à l'occasion de l'examen de ce projet de budget des routes pour 1995. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Pierre Dumas. Parmi tant de propos qu'on aimerait tenir devant un ministre si actif en charge de tant de responsabilités, et alors que tant de dossiers sont ouverts, le calendrier a dicté mon choix. (*Sourires.*)

Mon intervention portera donc sur la prochaine réunion d'Essen, ce qui ne saurait vous surprendre, monsieur le ministre.

Le 28 juin dernier encore, dans son discours d'inauguration de la gare de Satolas, qui doit être l'un des points d'appui de cette nouvelle relation européenne que je veux

particulièrement évoquer, le Premier ministre disait tout l'intérêt que le Gouvernement français attache au projet de liaison à grande vitesse Lyon-Turin-Milan-Trieste et affirmait le rang prioritaire qu'il lui accorde.

Certaines rumeurs, voire certains propos alarmants qui se sont répandus au cours des dernières semaines m'amènent à vous interroger, monsieur le ministre.

Lors du sommet européen qui réunira à Essen, vendredi et samedi prochains, les chefs d'Etat et de gouvernement ainsi que la Commission européenne, le Gouvernement français défendra-t-il ce projet en le présentant effectivement comme une priorité, avec l'intention de le faire aboutir ? Est-il tout au moins fermement décidé à obtenir un engagement public quant à la réalisation de cette liaison à terme rapproché ?

Cela assurerait l'avenir de ce grand projet, qui vous doit déjà beaucoup, monsieur le ministre, et que vous aurez certainement à cœur de continuer à défendre.

Le Gouvernement français se laissera-t-il enfermer dans le piège qui le contraindrait à choisir entre l'obligatoire et l'indispensable, en acceptant, dans le même temps, qu'on allonge la liste des projets hautement prioritaires et qu'on réduise le nombre de ceux qui seraient réellement financés ?

Cette contraction des ambitions européennes vous paraît-elle opportune, au moment où, en France, un vaste débat sur l'aménagement du territoire, d'abord mené dans tout le pays, puis au Parlement, a bien fait ressortir le rôle déterminant des transports ?

Vous paraît-elle opportune après que les restrictions apportées par plusieurs de nos voisins aux transports transalpins ont bien fait apparaître la nécessité de mettre en chantier de nouvelles voies de communication, susceptibles d'absorber les trafics transalpins que tout le monde s'accorde à voir multipliés d'ici à 2010, tout en respectant scrupuleusement les nécessités de l'aménagement du territoire, le souci de l'environnement, de la sécurité et de la qualité de la vie des populations riveraines ?

Comment se priverait-on d'un grand dessein mobilisateur et fédérateur comme l'Eurotunnel sous les Alpes, après l'Eurotunnel sous la Manche, au moment même où l'on cherche à galvaniser le pays et l'Europe en mettant en œuvre des projets propres à rassembler ?

Sans doute vous apprêtez-vous à me répondre, monsieur le ministre, que la France a pris des positions qui l'obligent, et dont je ne conteste d'ailleurs pas la valeur hautement symbolique, en faveur d'une liaison vers Strasbourg, et que ces positions pourraient peser sur son choix, si choix il doit y avoir.

Oùtre que je suis de ceux qui souhaitent que nous n'acceptions pas nécessairement d'être mis devant un tel choix, je ferai ressortir que l'un et l'autre projets ne sont pas incompatibles.

En effet, le projet de liaison Lyon-Milan-Trieste m'apparaît comme européen bien plus que français.

C'est bien un projet multinational puisqu'il est à cheval sur les territoires de la France et de l'Italie.

C'est aussi un projet indispensable pour l'Italie, qui ne peut pas actuellement trouver, la Suisse n'étant pas entrée dans l'Union européenne, d'autre liaison satisfaisante vers l'ouest de l'Europe et vers la Grande-Bretagne.

C'est le projet qu'exigent les communications entre la Grande-Bretagne et le nord de l'Italie, grâce à l'Eurotunnel désormais ouvert, comme entre l'Espagne et le nord de l'Italie, de Barcelone à Milan, liaison dont on se préoccupe beaucoup au-delà des Pyrénées.

Il semble donc que nous puissions compter sur des concours divers.

Au moment où les régions des pays que je viens de nommer se mobilisent pour intervenir en faveur de ce projet, je voudrais être assuré que les gouvernements en font autant, sur l'initiative du Gouvernement français.

Ce projet me paraît mériter d'autant plus d'intérêt qu'il est véritablement multimodal, dans la mesure où il ne concerne pas seulement le trafic de voyageurs ou la mise sur wagons de quelques conteneurs, mais où il représente aussi l'avenir d'un transport ferroviaire de marchandises réhabilité, mis à la dimension des problèmes de demain.

Monsieur le ministre, il s'agit là d'un grand dessein, digne de votre activité et de votre enthousiasme, que nous nous plaisions à saluer. J'espère donc avec beaucoup de confiance que, à Essen, ces qualités vous permettront d'emporter la conviction de vos partenaires. (*Applaudissements sur les travées du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais vous répondre de manière aussi brève et aussi précise que possible.

A M. Leyzour, tout d'abord, qui ne veut tenir compte que des aspects strictement budgétaires, les autres financements lui semblant négligeables, voire inexistantes, je voudrais dire que, si l'on supprimait dans sa propre région tous les financements annexes, il serait le premier à découvrir leur intérêt tout à fait concret et à reconnaître la nécessité de prendre en considération l'ensemble des moyens disponibles.

Se limiter aux seuls crédits budgétaires ne permet évidemment pas de rendre compte de la réalité.

En ce qui concerne le transport combiné, autre sujet abordé par M. Leyzour, le Gouvernement est animé d'une véritable volonté, qu'il exprime en multipliant par six les crédits qui y sont consacrés.

S'agissant du TGV, je signale que, pour la première fois, un gouvernement donne une garantie de rentabilité à la SNCF ; pour le TGV Est, le Gouvernement garantit à l'ensemble des financements publics, qu'ils viennent des régions, du Luxembourg, de la Communauté ou de l'Etat français, une rentabilité de 8 p. 100. Cela n'avait jamais été fait.

Je rappellerai encore à M. Leyzour que l'aide que l'Etat accorde à la SNCF, grâce à l'argent des Français, s'élève tout de même cette année à 42 milliards de francs ! Quand, pour sauver Air France, on verse une fois pour toutes 20 milliards de francs, cela donne lieu à un immense débat national ! Or l'Etat accorde chaque année à la SNCF le double de ce qu'il verse, à titre tout à fait exceptionnel, à Air France ! Et on appelle cela un « manque d'engagement » de sa part ! Il faut tout de même relativiser les choses et se souvenir de l'immense effort accompli par notre pays en matière de rail.

M. René-Pierre Signé. Et les lignes secondaires de la SNCF ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Sur ces 42 milliards de francs, il y a non pas 822 millions de francs d'investissement, chiffre que M. Leyzour a mentionné à cette tribune, mais 15 milliards de francs soit dix-huit fois 822 millions de francs !

En ce qui concerne la liaison Rhin - Rhône, je répondrai à MM. Braconnier et Pourchet qu'elle est techniquement prête et que le Premier ministre en a décidé, comme vous le savez tous, la réalisation à partir du financement spécifique provenant d'EDF au titre des bénéfices tirés de l'hydroélectricité du Rhône.

Le dispositif, créé par un amendement du Gouvernement au projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, sera précisé par décret d'ici au mois de mars prochain.

S'agissant des autres liaisons, j'ai décidé d'accélérer au maximum les études sur les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, études qui seront financées par le fonds d'investissement des transports terrestres prévu dans ce même projet de loi.

Les travaux correspondants seront financés, le moment venu, par le même fonds, dont la vocation est, justement, la réalisation de ces deux grandes voies d'eau à grand gabarit.

Il faut savoir que les décisions pourront être prises dans le courant de l'année 1995 et que les travaux pourront commencer en 1997. Il restera à choisir, dans la clarté la plus totale, lequel de ces deux projets doit être mis en chantier le premier, en essayant d'éviter toute guerre des canaux.

La liaison Rhin-Rhône est déjà financée par ailleurs. Il n'en reste donc plus que deux à financer. Dès lors que nous connaissons exactement les coûts, les délais de réalisation ainsi que les conséquences en termes économiques et écologiques, nous pourrions trouver un accord sur le calendrier des travaux.

M. Braconnier m'a interrogé à propos des voies navigables classiques.

Lorsque j'ai pris mes fonctions, j'ai découvert un réseau de voies navigables dans l'état que vous connaissez. Les méthodes de financement mises en place par mes prédécesseurs peuvent aider à y remédier.

Pendant des années, c'est vrai, notre pays s'est désintéressé des voies navigables classiques.

S'agissant de l'établissement public Voies navigables de France, sa délocalisation a été mal vécue. Le départ d'une grande partie de son personnel n'a guère amélioré sa situation. J'ai souhaité très rapidement apporter une solution, en autorisant, pour la première fois l'année dernière, cet établissement public à emprunter 240 millions de francs.

Nous sommes en train d'achever la mise en place de moyens afin de permettre à Voies navigables de France de consommer les crédits qui lui sont affectés. Nous sommes, en effet, dans une spirale infernale : lorsque cet établissement public n'a pas de crédits, il n'a pas de moyens ; mais lorsque des crédits lui sont affectés, il n'a pas la possibilité de les utiliser.

Dès lors, le ministère du budget a estimé qu'il était inutile de consacrer des crédits à Voies navigables de France. Nous allons lui donner les moyens de redresser cette situation et de mettre fin à ce système.

S'agissant de la liaison Seine-Nord, je dirai à M. Girod que, au terme du grand débat sur l'aménagement du territoire, qui a fait apparaître un accord quasi général sur le principe de cette réalisation, nous devons encore mener des études complémentaires. Un crédit de 25 millions de francs sera affecté à ces études. L'année prochaine sera donc consacrée à la définition précise du tracé. Comme je le disais, on pourra choisir à la fin de 1995.

Des travaux pourront déjà être réalisés sur certaines zones, avant la définition complète du tracé.

Je confirme à MM. Cazalet et Braconnier que les travaux sur la deuxième tranche Niffer - Mulhouse seront lancés dès 1995. Ils doivent être financés par la société nouvelle constituée entre EDF et la CNR. Mais, pour que l'on puisse avancer, j'ai souhaité que cette société engage les travaux et que l'établissement Voies navigables de France fasse une avance de trésorerie à la CNR pour que cette deuxième phase des travaux commence dès le début de l'année prochaine, marquant ainsi la volonté absolue du Gouvernement d'engager concrètement la réalisation.

En ce qui concerne la SNCF, j'ai notamment été interrogé par MM. Cazalet, Gerbaud, Paul Girod et Leyzour.

Chacun sait dans quel état nous avons trouvé cette société. Sa situation est extrêmement difficile en raison d'un endettement cumulé depuis de nombreuses années et d'une chute du trafic. (*Murmures sur les travées socialistes.*)

J'ai entendu M. Leyzour tenir tout à l'heure les mêmes propos, avec la même objectivité que moi. J'ai dit que l'endettement durait « depuis des années », je n'ai pas dit qu'il s'était déclaré « sous les socialistes », même si vous avez aggravé cette situation, tout le monde le sait. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste et du RPR.*)

M. René-Pierre Signé. C'est original !

M. Claude Estier. Cela faisait longtemps !

M. René-Pierre Signé. C'est une litanie !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne le trafic, le nouveau président de la SNCF fait des efforts de reconquête commerciale. C'est ainsi que 25 p. 100 de recettes supplémentaires doivent être réalisées sur trois ans. Le projet est ambitieux mais nécessaire.

M. Jean-Louis Carrère. Comme la présidence du CDS !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le contrat de plan en cours de négociation devra prendre en compte cette question de l'endettement. Nous sommes le premier gouvernement qui décide d'aider la SNCF en la matière et de lui imputer non pas la totalité de l'endettement mais seulement une partie des pertes et de la mauvaise gestion.

S'agissant du partage des investissements, je dirai à M. Gerbaud que c'est un problème complexe. A partir du moment où l'Etat amène sa part, c'est-à-dire où il rend un projet rentable, le reste du financement peut provenir d'emprunts qui, évidemment, ont un caractère privé ou de tout montage en liaison avec la SNCF. Cet aspect des choses devient secondaire à partir du moment où la participation financière de l'Etat existe et où la SNCF a un projet qui peut devenir pour elle rentable et donc supportable.

Sur le rapport Haenel, j'ai été interrogé par MM. Paul Girod, Leyzour, Berchet et Gerbaud.

En matière de trafic régional de chemin de fer, ils ont recommandé d'éviter la spirale infernale qui consiste, pour une ligne peu attractive par ce qu'elle offre, à attirer de moins en moins de voyageurs et donc à devenir encore moins attractive.

Il y a deux risques dans ce que nous voulons faire et, en premier lieu, le manque de transparence.

Monsieur Girod, nous voulons une transparence totale. L'esprit de la réforme n'est pas de mettre fin au service public, bien au contraire. Ce serait absurde.

M. René-Pierre Signé. Le service public n'a pas bonne réputation chez vous !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En tout cas, ceux qui, étant élu depuis des dizaines d'années et n'ayant pas de service concédé - c'est le cas de celui qui est à cette tribune - n'ont pas de leçon à recevoir de personne !

Toujours sur le rapport Haenel, je dirai qu'il s'agit de permettre aux régions, qui sont plus proches des citoyens, d'exprimer leurs désirs à propos des liaisons régionales.

Pour cela, l'Etat est prêt à ne plus verser directement à la SNCF les 4 milliards de francs de compensation des pertes de la société sur ces lignes mais à les attribuer aux régions.

Une étude a été réalisée avec les régions les plus intéressées par le rail, celles qui ont le plus participé à l'entretien du chemin de fer dans notre pays au cours du dernier Plan, autrement dit, des régions très motivées, dirigées par des conseils de toutes couleurs politiques.

Les conclusions de cette étude, adoptées à l'unanimité, ont montré qu'il fallait aller dans cette voie.

L'ensemble des élus de plus de la moitié des régions de France, encore une fois toutes couleurs politiques confondues, ont demandé la mise en œuvre de cette réforme proposée par M. Haenel.

Ces régions ont indiqué simplement que les pertes semblaient s'élever non pas à 4 milliards de francs mais à 4,7 milliards de francs.

L'Etat a garanti qu'il verserait 100 p. 100 de la compensation.

L'étude qui va être menée avec les régions qui accepteront de servir de test va permettre d'effectuer les calculs dans la transparence la plus totale et, comme l'a demandé M. Paul Girod, en tenant compte de l'ensemble des coûts de transports de voyageurs et de transports de marchandises, afin d'éviter les transferts de charges sur les régions. Ainsi devra s'instaurer un dialogue entre l'Etat, la SNCF et les élus régionaux de manière à garantir la qualité du service public du transport régional.

Bien sûr, le Gouvernement dissocie l'Île-de-France, qui constitue un problème spécifique. Le problème de la réforme du syndicat des transports parisiens, n'est pas lié à la mise en œuvre du rapport de M. Haenel.

Le problème des lignes déficitaires, soulevé par M. Berchet, est préoccupant. C'est la raison pour laquelle j'ai confié à M. Barel le soin, après réflexion et mise sur la table de l'ensemble des problèmes, de me faire des propositions sur les vraies missions d'aménagement du territoire de la SNCF et sur les liens qui pourraient être mis en œuvre sur ce point entre l'Etat et la SNCF. J'attends ses conclusions pour ouvrir avec vous le débat. Par exemple, s'agissant de la ligne Paris-Troyes- Chaumont-Belfort, les études doivent porter sur toute la ligne. Nous devons savoir comment l'Etat peut apporter son aide et sur quelles bases. A partir du rapport que me remettra dans quelques semaines M. Barel, j'ouvrirai une discussion avec vous.

MM. Demerliat et Gerbaud m'ont interrogé sur l'amélioration de la ligne TGV entre Paris et Limoges. Vous le savez, mesdames et messieurs les sénateurs, l'objectif à atteindre est de relier Limoges à Paris en deux heures et sept minutes grâce à la construction de tronçons d'une ligne nouvelle et à l'amélioration de lignes classiques.

Comment lancer ce processus, alors que, sur de nombreux projets de lignes nouvelles, les procédures sont déjà lancées ? J'ai accepté qu'une étude soit engagée immédiatement de façon à déterminer les travaux qui pour-

raient être conduits pour améliorer ces axes, à en calculer le coût et à en établir les différentes phases. Cette étude doit commencer dès le début de l'année 1995, en accord avec les régions concernées. Elle nous permettra d'être parfaitement éclairés et de pouvoir décider ensemble ce qu'il convient de faire après l'examen du rapport coûts-gains de temps. J'ai tout à fait conscience que si on ne fait rien Limoges s'éloignera en quelque sorte de Paris, comme cela a été dit à cette tribune.

M. Pourchet m'a interrogé sur le TGV Rhin-Rhône. Je peux lui dire que le cahier des charges a été approuvé en mars 1994 par mes soins. Les études préliminaires avant le lancement de l'avant-projet sommaire se poursuivent. Les régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne me semblent sur le point de trouver un accord sur un tracé de compromis.

Il faut que cet accord « politique » se concrétise. L'Etat est là pour y aider. Je ne ménagerai pas mes efforts pour qu'un accord soit conclu entre l'Etat et ces régions, d'une part, entre ces régions, entre elles, d'autre part.

En ce qui concerne le TGV Méditerranée, M. Balarello a dit combien il souhaiterait que la ligne puisse continuer au-delà de Marseille. Je lui répondrai en toute modestie qu'ayant eu à achever le tracé, ce qui n'a pas été simple, et alors que les travaux doivent commencer dans les jours qui viennent, pour une inauguration avant la fin de l'année 1999, je me permets de laisser à mes successeurs le soin de poursuivre en direction de Nice l'œuvre engagée. (*Sourires.*)

En ce qui concerne le ferroutage, je remercie MM. Balarello, Leyzour et Vidal de leur soutien.

Je souligne qu'avec 300 millions de francs nous multiplions par six l'effort de l'Etat pour lancer réellement le ferroutage.

Je voudrais leur indiquer à tous les trois que nous créons un conseil du transport combiné pour en améliorer la promotion, après en avoir fait baisser le coût, et surtout pour améliorer la concertation entre les différents acteurs, notamment les transporteurs et la SNCF, tout le problème se trouvant dans ce dialogue délicat. Je voudrais souligner combien les entreprises de transport sur route sont unanimes à soutenir le plan gouvernemental. Il n'y a plus de guerre rail-route en la matière, tout le monde a compris cette nécessité.

J'ajoute que nous avons l'ambition, grâce au TGV Lyon-Turin, d'organiser le premier grand transport combiné entre le nord de l'Italie et l'Allemagne, et d'en faire une priorité européenne avant que l'on puisse faire la même chose sur l'axe Est-Ouest. Cela apparaît indispensable. S'il est bien un endroit où le transport combiné doit s'appliquer, c'est bien entre le nord de l'Italie et l'Allemagne. Il serait absurde que des camions traversent une grande partie de la France alors que nous pouvons disposer d'un tel système. Bien entendu, si le modèle fonctionne parfaitement, il pourra être étendu à nos liaisons avec l'Espagne. Nous menons une étude sur l'axe Narbonne-Barcelone. Les deux projets doivent se suivre avec un léger décalage de quelques mois.

S'agissant des transports en commun en Ile-de-France, évoqués par MM. Cazalet, Berchet et Leyzour, je dirai que l'augmentation de l'indemnité compensatrice, comme je l'ai indiqué ce matin, est liée pour l'essentiel aux difficultés économiques qui ont conduit le versement-transport et le trafic de voyageurs à diminuer.

Sur la hausse du tarif, je rappelle que la participation de l'usager en Ile-de-France n'atteint que 34 p. 100 du coût réel contre 50 p. 100 en province. Mais nous devons tenir compte du fait que les transports collectifs

doivent demeurer accessibles à tous, même en Ile-de-France. Je suis bien d'accord avec plusieurs orateurs, notamment M. Leyzour, pour dire que la région d'Ile-de-France présente un caractère spécifique compte tenu du temps et de l'argent que consacre la population aux transports. La solidarité nationale doit jouer dans ce domaine comme ailleurs. On ne peut pas, en la matière, faire de démagogie.

MM. Jean Chérioux et Félix Leyzour. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne les contrats de progrès sur les routes, monsieur Leyzour, même si nous divergeons sur le chemin à suivre, nous recherchons les mêmes objectifs.

En la matière, les quatre objectifs du Gouvernement sont les suivants.

Tout d'abord, nous voulons faire monter les prix des transports routiers, ce qui est bon et pour les transports routiers et pour la SNCF.

Nous voulons - deuxième objectif - améliorer les conditions de travail avec l'accord historique sur la réduction du temps de travail. Il faut regarder la réalité en face, au lieu de faire semblant de croire que les lois sur le transport routier sont appliquées, ce qui n'est pas le cas.

Le troisième objectif est d'améliorer la sécurité par une augmentation des contrôles et l'application de peines plus lourdes de manière que nos règlements s'appliquent aux camions étrangers traversant la France, ...

M. Jean Chérioux, Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. ... ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Cette situation a des conséquences graves en termes de sécurité comme en termes de concurrence.

Enfin, il faut améliorer la formation première et continue des chauffeurs.

M. Balarello m'a interrogé sur trois questions spécifiques, et notamment sur la liaison Nice-Tende-Turin. Une participation de l'Etat aux travaux a été décidée très récemment, je vous le confirme solennellement.

S'agissant de la mise en place de la régionalisation dans les services régionaux de voyageurs, je rappelle que c'est une démarche qui s'opère région par région, que la région PACA est volontaire, que tout ce qu'elle voudra inscrire sera discuté entre elle, l'Etat et la SNCF.

Sur la ligne Nice - Dignes, une réunion a lieu demain à mon ministère avec le président de la région, M. Gaudin. Bien sûr, nous tiendrons une réunion rassemblant l'ensemble des parlementaires concernés à la suite des dégâts dramatiques que votre région a subis, monsieur le sénateur.

J'ajoute que la volonté de réaliser le tunnel du Mercantour est totale. Une autoroute permettra d'éloigner les camions de la côte et de les diriger vers le reste de la France et vers l'Espagne. Le tunnel de Tende sera bien utilisé comme liaison régionale, grâce à une descente aboutissant à l'est de Nice.

En ce qui concerne la liaison qui devait être créée entre la région de Cannes et celle de Nice - c'était autrefois l'itinéraire *bis* - je suis favorable à une route à péage d'intérêt local.

Il ne faut pas, je le répète, ramener les camions dans cette région, ce serait une grave erreur.

Par ailleurs, je suis tout à fait prêt à étudier la mise en place d'un système à péage pour le contournement sud de Nice.

En ce qui concerne la proposition de M. Braconnier d'imposer une limitation de vitesse pour les conducteurs ayant commis un excès de vitesse, si l'idée est sympathique, le problème est délicat. En effet, il sera difficile de procéder à un éventuel contrôle, à moins d'exiger que chaque automobiliste possède en permanence un état à jour de sa situation vis-à-vis des infractions qu'ils auraient commises. Nous pourrions y réfléchir.

Je n'ai jamais cru que l'on pouvait se libérer d'une infraction routière par une sanction financière. Il y aurait une discrimination par l'argent.

En ce qui concerne la limitation de vitesse, elle doit évidemment être vécue non pas comme une sanction, mais comme une responsabilisation de chacun.

S'agissant des très grands excès de vitesse, je précise à la Haute Assemblée que, quelles que soient les critiques qu'a formulées le président de la commission des lois de l'Assemblée nationale, j'ai accepté la suggestion parlementaire d'abaisser le montant de l'amende. En effet, nous voulons que ces excès de vitesse soient considérés comme des délits, afin qu'une discussion s'instaure devant le tribunal correctionnel et que ceux qui se moquent totalement de la réglementation se voient retirer six points de permis. Cette mesure est préférable à une peine d'amende pour ceux qui n'ont pas fait que dépasser la limitation de vitesse, mais qui l'ont dépassée d'une manière extraordinaire.

Il paraît que nous devrions instaurer une amende de 25 000 francs ! Là n'est pas le problème. Il faut montrer que la vitesse est dangereuse au très petit nombre de personnes qui, véritablement, exagèrent en roulant, notamment en ville, à une vitesse de deux fois, voire davantage, supérieure à celle qui est autorisée.

M. Claude Estier. Le texte viendra-t-il rapidement en discussion au Sénat ?

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.* Je l'espère bien et je me bats pour cela ! Je vous remercie d'ailleurs, monsieur Estier, de m'avoir posé cette question.

En ce qui concerne la concurrence entre l'autoroute A 89 et la RCEA, sujet qui a été abordé par M. Loridant, je veux souligner que ces deux liaisons sont non pas concurrentes mais complémentaires.

Quant à l'autoroute destinée à assurer le grand transit entre Bordeaux, Lyon et, au-delà, l'Europe, elle est concédée et sera payante ; son tracé est maintenant arrêté d'un bout à l'autre.

Parallèlement, le Gouvernement a décidé d'accélérer la réalisation de la RCEA en y consacrant, en plus du contrat de plan, près de 600 millions de francs au titre des programmes interrégionaux.

Dès lors, le délai séparant la mise en service de l'un et l'autre itinéraire ne devrait pas être très important. Il y en aura un, mais léger, je l'espère ; je partage, en effet, votre réflexion et votre crainte sur les conséquences d'un long délai.

En ce qui concerne la réalisation de l'autoroute A 20 - je répons à MM. Demerliat et Gerbaut - les sept ans que j'évoquais à l'Assemblée nationale concernaient l'ensemble des programmes spécifiques A 20, A 75 et RN 7.

Pour l'autoroute A 20, sur un coût total de 5,5 milliards de francs, 3,8 milliards de francs ont été financés à ce jour. Il ne reste donc que 1,7 milliard de francs à affecter au financement de cette autoroute.

Pour 1995, la répartition des crédits est en cours. Les programmes spécifiques sont globalement, pour les trois itinéraires, en augmentation de 1,6 milliard de francs, contre 1,5 milliard de francs. En 1995, l'autoroute A 20 bénéficiera donc au moins du même montant qu'en 1994, soit 550 millions de francs.

A ce rythme, c'est donc au plus tard à la fin de l'année 1997, je le confirme, que sera mise en œuvre la totalité du financement pour l'autoroute A 20.

En ce qui concerne la question de M. Pourchet relative à l'aménagement des RN 57, RN 76 et RN 83 en Franche-Comté, j'indiquerai que le XI^e Plan est en augmentation de 29,7 p. 100 par rapport au X^e Plan. Sont inscrits, notamment, les crédits relatifs aux aménagements sur la RN 57, pour 837 millions de francs, ceux de la RN 73, pour 4,4 millions de francs, et ceux de la RN 83, pour 264 millions de francs. Les études se poursuivent activement, en particulier sur la RN 57, entre Pontarlier et la frontière suisse ; elles seront prêtes pour le XII^e Plan.

S'agissant de la RN 204, après les difficultés survenues à la suite de la déclaration d'utilité publique dont a fait l'objet cette route nationale, soyez assuré, monsieur Balarello, que tout sera mis en œuvre pour lancer au plus tôt les travaux, et ce dans l'intérêt tant du département que des travaux publics, particulièrement peu gâtés dans votre région par rapport à la moyenne nationale.

En ce qui concerne l'autoroute Nice - Grenoble, vous savez quelle est la difficulté sur Gap.

J'ai nommé une commission internationale totalement indépendante, qui vient d'ailleurs de me remettre ses préconclusions, en me demandant plusieurs mois d'études complémentaires. J'ai pris contact avec elle pour lui faire savoir que j'acceptais que des études complémentaires soient effectuées, mais certainement pas sur plusieurs mois. Cette commission doit me remettre ses conclusions définitives dans un ou deux mois au maximum, afin que nous soyons en mesure de régler une fois pour toutes ce dossier.

Pour ce qui est de l'autoroute A 29, dont a parlé M. Paul Girod, je rappellerai simplement que, dans le cadre de l'accélération du programme autoroutier - 140 milliards de francs en dix ans ! - figure une enveloppe exceptionnelle de 16 milliards de francs pour 1995. Celle-ci résulte de la décision du Premier ministre de réaligner l'autoroute A 29 au plus vite entre Amiens et Saint-Quentin en y consacrant 2 milliards de francs dès l'année prochaine, sans pour autant retarder le schéma autoroutier. On passera donc, en 1995, de 14 milliards de francs à 16 milliards de francs.

Au sujet de l'autoroute A 28, connaissant l'engagement constant, pressant et passionné de M. Lambert, que je me permets de remercier de ses compliments, j'ai le plaisir de l'informer que le décret de déclaration d'utilité publique de la section Rouen Alençon vient d'être signé par M. le Premier ministre et qu'il sera publié au *Journal officiel* dans les prochains jours.

En ce qui concerne les contrats de plan avec les sociétés d'autoroute, que je signerai d'ici à la fin de l'année, et qui prévoient pour la première fois un contrat de cinq ans pour les années 1995 à 1999, je confirme que les financements de toutes les sections de l'autoroute A 28 entre Rouen, Alençon, Le Mans et Tours seront inscrits dans ce contrat. Cet axe pourra donc être réalisé et mis en service dans les mêmes délais que la route des estuaires ; les deux devraient être terminés en l'an 2000. (*M. Lambert applaudit.*)

Je répondrai maintenant aux interrogations de M. Vidal.

En ce qui concerne la section interurbaine de l'itinéraire de l'autoroute A 759, une étude de l'avant-projet sommaire a été engagée. Elle a donné lieu à concertation et a suscité un vif débat local sur le tableau synoptique des échanges en particulier, au droit de Saint-André-de-Sangonis.

Je souhaite prendre une décision définitive sur le tracé et les échanges au premier trimestre de 1995. Je tiens à le faire à cette période, vous le comprenez bien, de manière à ne pas retarder l'itinéraire. Dès que le débat sera clos, je trancherai. Ainsi, l'enquête publique pour les travaux restant à réaliser et le classement en autoroute pourraient intervenir dans le courant de l'année 1995.

Au XI^e Plan, 245 millions de francs, dont 184 millions de francs pour la part de l'Etat, seront consacrés à l'aménagement de cet axe, notamment pour l'achèvement de la déviation de Saint-Paul-Bel-Air, engagée au Plan précédent.

S'agissant de la ville de Millau, les études tant techniques que d'insertion dans l'environnement sont en cours. Elles doivent être, vous le pensez bien, particulièrement soignées eu égard à l'ouvrage à réaliser. Je rappelle que le coût de cet ouvrage est actuellement estimé à 2,4 milliards de francs.

Pour l'autoroute A 75, 5 milliards de francs restent à financer. Au rythme actuel, cela représente cinq ans au maximum de financement.

En ce qui concerne le « 1 p. 100 paysager », je précise à M. Vidal qu'il vient d'être étendu à toutes les autoroutes et à tous les grands axes interrégionaux ; nous avons précédé sa demande. L'utilisation en est décidée conjointement avec les collectivités locales partenaires. Dans ces conditions, je ne doute pas qu'il sera possible de planter des oliviers dans votre région, monsieur le sénateur, suggestion qui sera retenue par mes services.

Pour ce qui est du TGV Lyon-Turin, je vous remercie, monsieur Dumas, d'en avoir rappelé l'intérêt international, les aspects multinodaux et tout ce dont il est porteur en termes de liaisons ferroviaires rapides voyageurs, de transport rail-route et d'étude d'une éventuelle liaison d'autoroute ferroviaire entre le nord de Turin et un passage situé entre les Savoies et l'Ain.

Les décisions prises par le Gouvernement, vous les connaissez.

Le lancement de l'avant-projet sommaire d'itinéraire, l'APSI, Lyon-Montmélián est en cours, ainsi que le lancement des études préliminaires Montmélián-Turin et le lancement de la réflexion sur la nouvelle liaison frèt.

Sur le plan européen, que tout soit bien clair : les projets ne sont pas concurrents. Il existe un premier projet, dont le lancement est prévu avant Noël 1995 : le TGV Est Paris-Vendrières et Strasbourg-Sarrebourg, dans les deux sens, dont l'inauguration est prévue pour l'an 2000.

Il est évident que nous avons besoin de quasiment 100 p. 100 du financement du TGV Est, alors que sur les deux autres liaisons, Lyon-Turin comme Narbonne-Barcelone, comme nous en sommes aux études et que les travaux ne peuvent pas commencer avant 1998 ou 1999, nous avons besoin de peu d'argent. Nous aurons du mal, en raison des procédures, à commencer les travaux de la liaison Lyon-Turin avant 1999. Il ne faut pas se faire d'illusions !

Par conséquent, il y a un problème, non pas de priorité, mais de calendrier. C'est ce que nous expliquons clairement à Bruxelles. Il n'est pas question de sacrifier l'un des trois TGV inscrits lors du précédent sommet.

La délégation française, avec l'appui du gouvernement italien pour le TGV Lyon-Turin et du gouvernement espagnol pour le TGV Narbonne-Barcelone, doit clairement se faire entendre auprès de la Commission. Nous avons immédiatement besoin de crédits pour financer le TGV Est et d'une inscription dans les meilleurs délais de la réalisation du TGV Lyon-Turin et du TGV Narbonne-Barcelone.

La réalisation de l'un ne doit pas être un frein à celle des autres. Au contraire, plus nous dégagerons la route grâce au TGV Est, plus nous pourrions financer les deux autres TGV et plus nous pourrions ensuite réaliser deux TGV tous les quatre ou cinq ans. Mais nous ne pouvons supporter un financement accéléré.

Telle est la réponse que je souhaitais vous apporter, monsieur Dumas, et je vous remercie de m'avoir donné la possibilité d'apporter ces précisions. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. Je rappelle au Sénat que les crédits concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière, inscrits à la ligne « Equipement, transports et tourisme », seront mis aux voix aujourd'hui même, à la suite de l'examen des crédits affectés au transport aérien et à la météorologie.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III : 41 013 867 francs. »

Sur ces crédits, la parole est à M. Souvet.

M. Louis Souvet. Je profite honteusement des possibilités qui me sont offertes à l'occasion de l'examen du projet de loi de finances pour 1995 pour vous interroger, monsieur le ministre, à la suite de l'intervention de M. Pourchet, sur deux points.

Auparavant, je rappellerai que je suis l'élu d'un département et d'une région qui sollicitent votre « aide au désenclavement » et qui sont très partagés sur un troisième moyen que vous leur offrez et qui ne nous paraît pas prioritaire.

Vous nous offrez, en effet, le canal à grand gabarit entre la mer du Nord et la Méditerranée.

Quand on regarde une carte, le bon sens conduit, je le sais, à penser que ce maillon manquant de 220 kilomètres sera un jour ou l'autre construit. Mais il ne nous paraît pas prioritaire. Les Francs-Comtois, une partie des Bourguignons, des Suisses, des Allemands, des Belges, des Anglais ou des Néerlandais ont des besoins plus pressants.

Le premier de ceux-ci, pour lequel je vous ai saisi au nom d'une association qui s'est constituée à cette fin, concerne le prolongement de l'autoroute A 5 depuis Langres en direction de l'autoroute A 36.

Tous les grands élus concernés, qu'il s'agisse d'élus nationaux, de présidents de région ou de présidents de conseil régional, en sont d'accord.

Vous nous avez répondu, à l'origine, en précisant que la RN19 serait aménagée à deux fois deux voies. Au train où vont les choses, il faudra trente ans pour réaliser les travaux, alors que les 140 kilomètres d'autoroute qui manquent peuvent, selon la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, la SAPRR, que j'ai consultée, être construits sur deux exercices.

Vous n'ignorez rien des avantages que les populations que je vous ai citées en tireraient. Elles en profiteraient pour « monter » sur Paris. Nous sommes, en effet, obligés de « descendre » à Beaune et de prendre l'autoroute du

Soleil en direction de Paris. Vous n'ignorez rien non plus de la saturation de celle-ci et des risques d'accidents. Nous gagnerions sur ce trajet plus de 100 kilomètres et environ une heure !

Ce raccordement permettrait également de desservir les Anglais, les Allemands et d'autres, qui, vous le savez, sont intéressés.

Je souhaite que vous vouliez bien prendre en compte cette modeste réalisation, l'inscrire au schéma régional des autoroutes et au schéma européen des grandes liaisons, ce qui permettra à la Franche-Comté de pouvoir être traversée, donc d'être mise en condition d'accueillir des touristes. Elle le mériterait, compte tenu de la qualité de ses paysages, des efforts qu'elle accomplit et, surtout, du nombre très important d'emplois qu'elle a perdus, dans l'industrie automobile, en particulier, et dans l'agriculture, emplois, qui, hélas ! ne sont pas compensés et qui ont induit une perte de revenus importante !

Je serai plus concis sur mon second souci, puisque j'ai entendu vos réponses, monsieur le ministre. Il s'agit du TGV Rhin-Rhône, dont nous vous avons saisi au titre de l'aire urbaine Belfort - Montbéliard - Héricourt.

Vous n'ignorez pas que les résultats de toutes les études sont concordantes : ce TGV sera le plus rentable, compte tenu des populations desservies et de l'intérêt des bassins traversés. Il permettra, en effet, de rejoindre Paris en gagnant la moitié du temps de parcours par rapport à la durée du voyage par le train Paris-Bâle. Il conduira aussi les voyageurs soit vers le sud de la France, soit vers l'Italie ou vers l'Espagne.

Nous souhaitons donc que vous inscriviez ce projet afin qu'une décision soit prise à son sujet avant le mois de mars prochain.

Votre projet de budget, monsieur le ministre, nous semble aller dans le sens que nous souhaitons et répondre à l'attente qui est la nôtre en matière d'aménagement du territoire. C'est pourquoi, compte tenu de la confiance que mes collègues du groupe du RPR et moi-même vous accordons, je voterai les crédits que vous nous proposez. *(Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

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

Le vote sur les crédits figurant au titre III est réservé.

« Titre IV : 2 070 689 719 francs. »

Sur ces crédits, la parole est à M. Goulet.

M. Daniel Goulet. Monsieur le ministre, je viens d'appréhender votre court passage dans l'Orne, jeudi prochain. Or, je serai dans l'impossibilité de m'exprimer à cette occasion. Aussi, je me permets, profitant de ce débat, de vous interroger et de vous indiquer le sens du vote que j'émettrai sur les crédits que vous nous proposez.

Me référant à l'excellent rapport du Commissariat général du Plan, je voudrais insister sur la nécessité d'une politique volontariste en matière d'investissements et d'infrastructures nouvelles, comme celle que vous souhaitez mettre en œuvre.

Une politique volontariste, avez-vous dit. J'ajouterai : une politique d'équilibre et de juste répartition entre l'ensemble des régions de notre territoire.

A cet égard, je soulignerai l'intérêt et donc l'importance que représente, à mes yeux, le couloir autoroutier Nord-Sud et ses prolongements vers la péninsule Ibérique.

Reconnaître et accorder une priorité à ce grand axe structurant européen, ce serait, avez-vous dit - et je partage votre point de vue - donner toutes ses chances au Grand Ouest européen et français, géographiquement éloigné des grands courants économiques, d'une part, en faisant contrepoids à l'arc rhénan déjà saturé et, d'autre part, en s'opposant au leadership actuel de l'économie allemande et du Benelux sur l'Europe.

L'axe Calais-Bayonne, et plus particulièrement l'autoroute A 28, Rouen-Alençon-Le Mans-Tours, puis vers Bordeaux, me paraît répondre parfaitement à cette logique d'aménagement et de développement du territoire.

Monsieur le ministre, à ce point de mon propos, je voudrais vous adresser, après mon collègue et ami Alain Lambert, un témoignage de satisfaction pour le rôle déterminant que vous avez joué dans le déroulement de la difficile procédure qui est en cours, mais dont nous avons bien compris qu'elle irait jusqu'à son dénouement.

Je souhaiterais savoir si, à partir de cet axe autoroutier de l'autoroute A 28, vous envisagez de conduire une procédure, aussi rapidement que vous l'avez fait pour l'autoroute A 283, qui vient s'inscrire effectivement sur cet axe autoroutier A 28 à partir de Caen, Falaise, Argentan et Sées.

Cette répartition sur les territoires géographiques a pour objet de rééquilibrer l'Europe vers le Grand Ouest, car la seconde recommandation du Commissariat général du Plan prévoit de prendre en compte la croissance des trafics et l'évolution des modes de transports, ainsi que les incidences qu'elles engendrent.

Comment maintenir la fluidité du trafic, tout en respectant la sécurité et l'environnement ? Il faut rappeler que la sécurité doit rester, jour après jour - et l'actualité nous en apporte encore la démonstration - l'une de nos préoccupations majeures. Nous savons que vous la partagez.

Pour parvenir au développement harmonieux de ces flux, un certain nombre d'instruments sont encore disponibles : réglementation, gestion des trafics et, surtout, tarification. Toutefois, ces moyens ne nous dispenseront pas indéfiniment de poursuivre la réalisation d'un certain nombre d'investissements auxquels je faisais allusion, comme le note d'ailleurs le rapport du commissaire au Plan.

J'ajoute que d'autres pratiques de transport devront conduire à une nécessaire redistribution spatiale et plurimodale. Au niveau de la façade maritime, par exemple, Manche-mer du Nord, une nouvelle dynamique de développement du bimodale cabotage-route s'impose, une bimodalité qui aurait, de surcroît, l'avantage de relancer l'activité de nos ports et de nos voies fluviales, d'autant plus que, rapportée à l'activité et au dynamisme des autres ports des façades maritimes des pays de l'Europe de l'Ouest, la comparaison n'est guère à notre avantage.

Or toutes les activités de transport, quels qu'en soient les modes, les traitements et les conditions d'exercice, n'ont pas les mêmes charges. Cela devrait, à mon avis, relancer la vie économique et donc l'emploi dans cette région, notamment dans l'arc atlantique.

Compte tenu, bien sûr, de ce que vous a demandé tout à l'heure M. Lambert à propos de l'axe Calais-Bayonne - car c'est une préoccupation qui nous est commune - je vous indique, monsieur le ministre, que je voterai votre projet de budget. *(Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.)*

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre, vous me pardonnerez si, pour respecter mon temps de parole, je ne fais pas introduction, ni n'exprime d'idée générale, me contentant de vous poser des questions.

Depuis l'adoption de l'article 14 *bis* du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, des inquiétudes, vous le savez, s'expriment sur les conséquences et l'avenir de l'amendement voté à la demande du Gouvernement, qui l'avait présenté devant le Sénat, pour concrétiser sa décision importante de voir réaliser avant l'année 2010 l'achèvement de la liaison fluviale Rhin - Rhône à grand gabarit.

L'entreprise EDF a publié un communiqué annonçant qu'elle n'avait pas été associée à la réflexion préliminaire ayant abouti au projet de constitution d'une nouvelle entreprise constituée à parité entre EDF et la Compagnie nationale du Rhône.

Puis-je vous demander, monsieur le ministre, quelle a été votre réaction face à celle d'EDF, qui fait planer un doute sur sa volonté de financer la réalisation de la liaison Rhin - Rhône ?

Les syndicats des employés d'EDF expriment déjà leurs réserves, pour ne pas dire leur opposition, à la contribution d'EDF au financement de la liaison Rhin-Rhône. Quelle est votre action actuelle ou celle que vous allez développer pour une adhésion active de la direction générale d'EDF et des salariés de cette grande entreprise nationale à l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône dans le cadre de la nouvelle entreprise EDF-CNR et dans le délai prévu par la loi, c'est-à-dire avant l'année 2010 ?

Quelle garantie pouvez-vous nous donner sur la contribution effective d'EDF au financement de la liaison Rhin-Rhône ? Le Gouvernement a annoncé, le 30 novembre dernier, à l'Assemblée nationale, qu'il imposera le financement à EDF par le biais d'un contrat de plan. Quand ce contrat de plan sera-t-il signé par EDF ? Quelle certitude a-t-on que cette entreprise publique tiendra les engagements que mettra à sa charge le contrat de plan consécutif à l'article 14 *bis* du projet de loi pour l'aménagement et le développement du territoire, dont le Gouvernement a pris l'initiative ?

La modification apportée par cet article 14 *bis* à la loi du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône comporte notamment l'alinéa suivant : « l'entreprise mentionnée » - la nouvelle entreprise EDF-CNR - « peut recevoir également les concours des collectivités territoriales et établissements publics locaux intéressés ».

Monsieur le ministre, quels vont être, pour les collectivités locales directement concernées par l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, les conséquences de cet alinéa de l'amendement du Gouvernement ? N'y a-t-il pas, à terme, un risque grave que, EDF se dérochant à son obligation de financement de cette liaison, on ne fasse appel, pour compenser son retrait, aux finances des régions, des départements et des villes, qui sont déjà pénalisés par les transferts de charges qui s'effectuent à leur détriment.

Pour mettre un terme à ces risques, quand vont être publiés les textes réglementaires ou les engagements contractuels devant concrétiser les perspectives tracées par le Gouvernement à l'article 14 *bis* du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ?

Ma question vise l'article 2 de la loi du 4 janvier 1980, qui prévoit le financement des travaux par EDF, et l'article 4, qui est relatif au montant et aux modalités des

emprunts qui pourront être contractés par la nouvelle entreprise pour le financement des travaux prévus pour achever la liaison Rhin-Rhône avant 2010.

L'article 14 *bis*, qui prévoit une nouvelle rédaction pour l'article 2, dispose que « la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction est confiée à la nouvelle entreprise EDF-CNR ». Mais cette maîtrise d'ouvrage déléguée est-elle légale ? N'est-elle pas condamnée par la loi de 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique ? Comment concilier ces deux textes ?

Je n'attends pas une réponse immédiate à ces questions, mais j'espère une réponse positive. Ayez le mérite, monsieur le ministre, d'être le Freycinet de l'an 2000 !

M. François Gerbaud. Il a déjà le grand gabarit ! (Rires.)

M. Emmanuel Hamel. Alors, comme votre illustre prédécesseur, vous entrerez dans l'histoire parce que vous aurez modelé la géographie ! (Applaudissements sur les trèves du RPR.)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je voudrais tout d'abord répondre à M. Souvet sur le prolongement de l'autoroute A5 en direction de l'autoroute A36, c'est-à-dire Chaumont-Belfort.

Ce qui me paraît évident, c'est que la loi Pasqua oblige à la réouverture du schéma autoroutier national. Par conséquent, en 1995, une grande discussion aura lieu, notamment avec le Parlement, pour voir ce que l'on peut ajouter. Elle ne manquera pas d'être animée. Vous aurez tout le loisir d'ajouter éventuellement ce tronçon autoroutier, que l'on peut considérer comme un maillon manquant dans le maillage quand on regarde la carte nationale. Sera-t-il retenu parmi toutes les demandes. Je ne saurais le dire aujourd'hui.

Par ailleurs, cela permettra-t-il une accélération ? Ce n'est pas aussi évident qu'il y paraît car les tronçons supplémentaires s'ajouteront en réalité au-delà des dix ans nécessaires à la réalisation des tronçons autoroutiers d'ores et déjà inscrits. Cela signifie qu'il faut bien étudier à chaque fois ce qui pourra être réalisé le plus vite. Même si votre tronçon était le numéro 1 des tronçons ajoutés, il ne pourrait être réalisé que dans onze ou douze ans. Voilà, ce que je peux vous dire, pour être franc.

En ce qui concerne le schéma européen, c'est une impossibilité. La Communauté - et je ne peux pas lui donner tort - a refusé la liste que nous lui avons envoyée, au motif que ce n'était pas sérieux et que cette liste était trop longue. Elle nous a obligé à réduire nos demandes car on ne peut, a-t-elle dit, présenter comme européen, qu'un axe, qui présente un intérêt majeur, sur tout son tracé.

Compte tenu de tout ce que les pays présentent, cela m'apparaît assez naturel. Ayant dû déjà revoir la copie à la baisse, mais d'une manière sérieuse - nous devons supprimer plus de la moitié de ce que nous avions prévu - je ne saurais ajouter d'autres tronçons.

M. Emmanuel Hamel. Avec Delors, c'est toujours à la baisse !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne le TGV Rhin - Rhône, je me permets de vous renvoyer à la réponse que j'ai faite à M. Pourchet ; je ne peux plus rien

ajouter de plus aujourd'hui. J'ai bien compris qu'il s'agissait de la même question et que vous vouliez souligner l'intérêt que vous y portiez.

En ce qui concerne l'autoroute A28, j'en connais l'importance, monsieur Goulet, et je me permets, de la même façon, de vous renvoyer à la réponse que j'ai faite, voilà quelques instants, à M. Lambert. Je sais quel est son attachement à cet axe. Dieu sait si nous en avons parlé souvent ensemble !

S'agissant de l'autoroute A283, sa réalisation est prévue dans les dix ans. Je ne saurais vous préciser davantage les délais. C'est la raison pour laquelle je vous demande de m'autoriser à vous répondre par écrit. Vous donner un calendrier plus précis en cet instant ne serait pas sérieux, car je ne l'ai pas en tête.

Je veux répondre maintenant aux questions de M. Hamel.

Je dois vous dire monsieur le sénateur, que ma volonté d'essayer de passer du discours à la réalité sur les voies navigables a été sincère. C'est la raison pour laquelle j'ai travaillé depuis dix-huit mois sur deux axes ; mes prédécesseurs m'ayant dit qu'ils avaient eu la même volonté, mais qu'ils s'étaient heurtés à la règle de l'annuité budgétaire. En effet, disons-le franchement, Bercy n'aime pas les voies navigables ! Tout le monde le sait.

Aussi, nous avons eu l'idée de trouver un financement non budgétaire. Nous avons donc travaillé, d'une part, sur la rente CNR, d'où la nomination, par le ministre de l'industrie et par moi-même, de Mme le préfet Hélène Blanc, voilà plus d'un an, pour mener une enquête et consulter toutes les collectivités - elles sont plus de vingt - membres de la CNR, afin de déterminer si elles approuvaient l'utilisation de cet argent, qui appartient à la CNR et non pas à EDF.

Par ailleurs, nous avons travaillé avec le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, pour essayer de créer un fonds. Nous espérions que l'une de ces deux voies déboucherait. A ma stupéfaction, les deux ont abouti. Tant mieux ! C'est la raison pour laquelle le fonds sera utilisé en faveur des liaisons Seine-Nord et Seine-Est, la rente CNR devant permettre, d'ici à dix ans au plus, l'achèvement des 17 milliards de francs de travaux nécessaires pour nous doter de la voie d'eau à grand gabarit Rhin - Rhône.

J'en viens aux questions précises que m'a posées M. Hamel.

D'abord, EDF a été parfaitement informée du travail fait par le ministère, notamment de l'étude menée par Mme Blanc, qui a duré un an. Il suffit d'étudier les comptes rendus du conseil d'administration de la CNR pour y lire l'opposition entre EDF, d'une part, le président de la CNR et les collectivités locales, appuyées d'ailleurs par mon ministère, d'autre part. On voit, mois après mois, l'évolution des positions, EDF ferait preuve d'aveuglement si elle ne reconnaissait pas les dépositions de ses propres représentants.

Par ailleurs, la décision de M. le Premier ministre est claire, et je suis de ceux qui n'accepteront pas le moindre retard.

Un sénateur du RPR. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne la garantie, nous lancerons les travaux dès le début 1995. J'ai reçu ordre de

M. le Premier ministre, voilà deux mois, de consacrer tous les moyens du ministère à la fin des études des travaux de tout ce que nous pouvons lancer au plus tôt dans les premières semaines de 1995. Nous préfinancerons ces travaux sans attendre les solutions juridiques. A cette fin, Voies navigables de France consentira un prêt à la structure porteuse, de telle sorte que les travaux puissent commencer au début de l'année prochaine, notamment la deuxième tranche, de Niffer à Mulhouse. Ainsi, nous concrétiserons l'engagement sous ce gouvernement.

Pour l'avenir, la seule garantie réside, certes, dans la volonté politique. Toutefois, à partir du moment où la décision est prise solennellement, où les travaux ont commencé, où la structure est mise en place, je ne vois pas un gouvernement, quelles qu'en soient les tendances ou la couleur, revenir en arrière, et je ne vois pas le Parlement l'accepter.

Le délai de dix ans a donc été fixé pour tenir compte des besoins qu'aura EDF, au-delà de cette durée, pour la remise aux normes du parc électronucléaire. C'est la raison pour laquelle ce financement doit intervenir dans les dix ans.

S'agissant des textes réglementaires et contractuels, je tiens à dire à M. Hamel que, dès que la loi sera votée, nous mettrons tout en œuvre pour aller aussi vite que possible. J'en ai la farouche volonté.

Quant à la maîtrise d'ouvrage déléguée, je me suis tout d'abord posé la même question que M. Hamel ; puis, me disant que, même si ce n'est pas élégant, une loi peut défaire ce qu'une loi précédente a fait, j'ai considéré que la dernière loi adoptée par le Parlement était la bonne et qu'elle avait très bien pu prévoir une exception à la loi précédente. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas d'inquiétude sur ce point. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

M. Emmanuel Hamel. Je vous remercie de vos réponses, monsieur le ministre.

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

Le vote sur les crédits figurant au titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 8 597 282 000 francs ;

« Crédits de paiement : 3 854 031 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur les crédits figurant au titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme : 2 328 853 000 francs ;

« Crédits de paiement : 1 030 907 000 francs.

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur les crédits figurant au titre VI est réservé.

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

EQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

II. - TRANSPORTS (suite)

4. - Transport aérien

5. - Météorologie

Budget annexe de l'aviation civile

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le transport aérien, la météorologie et le budget annexe de l'aviation civile.

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les crédits que nous examinons maintenant concernent le budget annexe de l'aviation civile, qui s'élève à 7,21 milliards de francs, les crédits de recherche aéronautique civile, qui s'élèvent à 1,73 milliard de francs auquel s'ajoutent 650 millions de francs de crédits qui sont prépositionnés sur le budget de la défense et qui seront rattachés au budget de l'équipement en gestion, en 1995, et, enfin, les crédits de subvention à l'établissement public Météo-France, qui s'élèvent à 1,18 milliard de francs.

Le budget annexe de l'aviation civile, avec un total de 7,21 milliards de francs en recettes et en dépenses nettes, soit une progression de 2,7 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale de 1994, repose sur une hypothèse de croissance de 5 p. 100 du nombre de mouvements contrôlés. En 1995, les moyens du budget annexe augmenteront donc nettement moins que le volume du trafic.

Ce projet de budget reflète un double souci.

Le premier est d'aider les entreprises de transport aérien à sortir de la crise, notamment en allégeant leur contribution au financement de l'aviation civile.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous avais indiqué l'an dernier, à la suite des remarques émises par MM. les rapporteurs, que j'avais l'intention d'œuvrer en faveur d'une évolution limitée au strict minimum des redevances et taxes pesant sur les compagnies.

Aujourd'hui, je suis en mesure d'annoncer que les tarifs des redevances de navigation aérienne vont diminuer, en francs courants, de façon significative.

Tout d'abord, le tarif de la redevance pour services terminaux, redevance supportée pour près de 70 p. 100 par des compagnies françaises, va décroître de 6,7 p. 100. Sur les quatre-vingt-treize aéroports initialement assujettis à cette redevance, trente sont exclus du champ d'application de cette dernière depuis le 1^{er} septembre 1994.

Par ailleurs, je souligne la baisse de 1 p. 100 de la redevance de route, ce qui va au-delà de l'engagement de gel des tarifs que j'avais proposé à l'ensemble de nos partenaires européens.

En outre, en 1994 et en 1995, l'Etat renonce au recouvrement de la redevance de contrôle technique pour un montant annuel de 46 millions de francs.

Au total, les mesures prises dès 1994 et celles qui figurent au projet de budget annexe de l'aviation civile pour 1995 représentent près de 220 millions de francs d'économies pour les compagnies, dont environ 70 p. 100 pour les compagnies françaises. Il s'agit là d'un effort énorme destiné à faciliter le redémarrage de l'économie du transport aérien, durement touchée par la crise, mais aussi prompt à bénéficier des effets positifs de la reprise.

Les recettes d'exploitation du budget annexe augmentent globalement de 2 p. 100. La croissance escomptée du produit des redevances de navigation aérienne s'explique uniquement par l'effet volume.

De la même façon, l'évolution prévue du produit de la taxe de sécurité et de sûreté résulte de la croissance estimée du nombre de passagers, puisque les taux demeurent inchangés depuis 1992 pour les vols nationaux et pour les vols internationaux.

Comme vous le voyez, mesdames, messieurs les sénateurs, je partage le souci de limitation du poids et du nombre des taxes et redevances, et je considère qu'il convient de faire preuve de cohérence. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a proposé que les modalités de perception et de recouvrement de la taxe alimentant le fonds de péréquation des transports aériens soient harmonisées avec celles de la taxe de sécurité et de sûreté.

Cependant, il s'agit d'un secteur qui, je le rappelle, a connu une croissance de plus de 50 p. 100 depuis 1988 et qui nécessite des investissements lourds en infrastructures, en équipements, en formation et en recherche. Il est donc logique que la charge des investissements qui profitent aux entreprises du transport aérien et aux passagers du monde entier ne soit pas supportée par le seul contribuable national.

Le financement par l'usager des infrastructures et des moyens mis en œuvre pour la navigation aérienne est un principe général reconnu par l'Organisation de l'aviation civile internationale. La France ne fait qu'appliquer ce principe dans le cadre d'Eurocontrol, et ce depuis plus de vingt ans.

Dans ce domaine, la France n'a pas à redouter la comparaison avec les pays voisins : pour un service équivalent, celui du contrôle en route, nos tarifs sont inférieurs de 25 à 30 p. 100 à ceux de la Belgique, de l'Allemagne, du Royaume-Uni ou de la Suisse. Voilà qui démontre la performance et l'efficacité des services de l'aviation civile française.

Il est reproché un manque de transparence. Ce point important avait d'ailleurs été soulevé l'année dernière par MM. les rapporteurs. Par conséquent, avant même que ces derniers ne s'expriment, je tiens à dire que les parlementaires, lors de l'examen du projet de loi de finances, doivent recevoir une information claire et précise ; il en va de même, par la suite, pour les usagers.

Or - je le reconnais bien volontiers - les documents budgétaires sont plus adaptés à l'allocation de crédits à des organismes purement administratifs qu'à la présentation et à la justification du coût de services rendus.

C'est pourquoi les observations formulées les années précédentes ont été prises en compte ; ainsi, la nomenclature distingue, pour 1995, les deux redevances de navigation aérienne. Il faudra aller au-delà, j'en conviens, et réfléchir, en relation avec les services du ministère du budget, à la refonte de ces documents, de manière à faire apparaître, outre les lignes de dépenses par nature, les coûts des différentes missions.

J'ai demandé au directeur général de l'aviation civile de procéder à une réflexion approfondie sur l'organisation comptable et la fonction financière de cette dernière, devant aboutir à la proposition de spécifications concrètes rapidement et directement applicables au budget annexe de l'aviation civile.

Toujours en vue d'une transparence accrue, la concertation avec les compagnies aériennes a été relancée et a retrouvé un rythme satisfaisant en 1994, après avoir

connu quelques difficultés. Un effort a été réalisé de part et d'autre afin de renouer le dialogue et de mettre un terme aux contentieux.

Notre deuxième préoccupation au travers de ce projet de budget est de préserver l'avenir en poursuivant l'effort d'équipement et en prévoyant la mise en place des moyens en personnel pour faire face à la reprise du développement du transport aérien qui se dessine.

En matière de fonctionnement des services, hors dépenses de personnel, les crédits progressent de 1,5 p. 100, c'est-à-dire moins que l'évolution des prix prévue en 1995.

Les dépenses de personnel comprennent la création de 174 emplois techniques, en vue d'anticiper les départs à la retraite et de faire face à l'évolution du trafic, et la création de 15 emplois administratifs, dans les domaines juridiques, pour renforcer les capacités du contrôle de gestion et de la gestion des ressources humaines.

Un protocole d'accord a été signé le 3 novembre avec neuf organisations syndicales représentant les agents des corps techniques et administratifs de la direction générale de l'aviation civile.

Il permettra d'assurer un service de qualité, notamment avec la poursuite de l'adaptation du nombre de postes de travail en fonction des variations du trafic, ainsi qu'un effort important de recrutement et de formation.

L'effort d'équipement est maintenu, avec la poursuite de l'équipement et de la modernisation des services de la navigation aérienne. Les enveloppes de crédits s'élèvent à 1 399 millions de francs en autorisations de programme et à 1 139 millions de francs en crédits de paiement.

Par ailleurs, un crédit de 315 millions de francs en autorisations de programme et de 282 millions de francs en crédits de paiement est destiné à financer les travaux d'équipement des aérodromes, les mesures de sûreté, ainsi que les engagements de l'Etat et les contrats de plans à l'égard des collectivités locales.

En outre, les moyens affectés aux équipements et aux études et essais sur la sécurité, la réglementation et le contrôle technique sont reconduits.

Enfin, une dotation de 45 millions de francs en autorisations de programme et de 46 millions de francs en crédits de paiement pour les centres de formation aéronautique est prévue.

Ce projet de budget, qui se caractérise par la limitation au maximum des dépenses, est le signe que le Gouvernement entend accompagner les efforts réels des compagnies pour sortir de la crise, sans sacrifier l'avenir et, bien entendu, en continuant à garantir un haut niveau de sécurité.

S'agissant des crédits de recherche dans le secteur de la construction aéronautique, le projet de budget pour 1995 marque une hausse de 10 p. 100 en moyens de paiement.

Cette croissance montre la détermination du Gouvernement à doter les entreprises aéronautiques des moyens financiers nécessaires à la poursuite de leur développement, ainsi que sa volonté d'adapter les formes de soutien à ce secteur aux règles fixées par le GATT.

L'aide à la recherche en amont est considérablement augmentée, puisqu'elle passe de 491 millions de francs en autorisations de programme et 417,2 millions de francs en crédits de paiement dans la loi de finances initiale de 1994 à 650 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 1995, ce qui représente une augmentation de 32,4 p. 100 en autorisations de programme et de 55,9 p. 100 en crédits de paiement. Ces crédits sont ins-

crits au budget du ministère de la défense, comme c'était déjà en partie le cas en 1993 et en 1994, et ils seront transférés en gestion sur les crédits de mon département ministériel pour une utilisation exclusivement civile.

Dans les prochaines semaines, je vais signer à ce sujet avec les entreprises principales du secteur des conventions pluriannuelles de recherche comportant des engagements financiers précis de l'Etat sur plusieurs années et programmant une progression de ces crédits de recherche au-delà de 1995.

Parallèlement à cette augmentation de l'aide à la recherche en amont, le soutien aux programmes en cours par des avances remboursables est poursuivi en 1995, conformément aux protocoles passés avec les industriels.

L'absence de programmes nouveaux dans ce projet de budget ne signifie pas que le Gouvernement abandonne le système des avances remboursables, bien au contraire. Plusieurs programmes nouveaux devraient d'ailleurs pouvoir déboucher prochainement, avec notamment le gros porteur et le supersonique, pour lesquels nous aurons besoin d'avances remboursables et d'alliances fortes au niveau européen, voire transatlantique.

Je reviendrai sur le secteur aéronautique en fonction des questions que vous me poserez, mesdames, messieurs les sénateurs.

Enfin, l'établissement public Météo-France disposera, en 1995, de 1 687 millions de francs contre 1 617 millions de francs dans le budget primitif pour 1994, soit une progression de 4,3 p. 100.

Météo-France voit en effet augmenter en même temps la subvention d'exploitation, qui passe de 908 millions de francs à 927 millions de francs, la subvention d'investissement, qui est en hausse de 3,5 p. 100, les redevances de navigation aérienne, qui progressent avec l'augmentation du trafic, et, enfin, les recettes propres de l'établissement public, qui poursuit une politique dynamique de commercialisation de certains de ses services.

Au total, c'est donc dans de bonnes conditions que Météo-France pourra fonctionner en 1995, tout en renforçant sa puissance de calcul et en remettant à niveau le réseau des centres et des stations sur tout le territoire. Malgré certaines difficultés au démarrage liées au changement de système comptable, il est certain que la transformation de ce service en établissement public peut aujourd'hui, grâce à la qualité de la direction et des personnels, être considérée comme une évolution tout à fait positive. L'avenir le démontrera d'ailleurs.

J'attends maintenant vos commentaires et vos questions, auxquels je m'efforcerai de répondre à l'issue du débat. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'évidence, le temps qui est alloué en séance publique au rapporteur spécial ne lui permet pas de présenter dans le détail le rapport qui lui est confié. Je me bornerai donc à en exposer ici certains des aspects les plus significatifs.

Pour respecter la structure budgétaire, je m'exprimerai, en premier lieu, sur les crédits du budget général – improprement appelés crédits du transport aérien puisqu'il

s'agit, en fait, de crédits de construction aéronautique - et sur la météorologie, puis, en second lieu, sur le budget annexe de l'aviation civile.

Sur le premier point, l'interrogation de la commission des finances est simple : comment finance-t-on en France la conception et la construction des avions d'aujourd'hui et de demain ?

Pour les avions d'aujourd'hui, nous assistons au lent déclin du système des avances remboursables. Les autorisations de programme diminuent d'un tiers, traduisant ainsi le développement normal des programmes aéronautiques en cours et l'absence de lancement de programmes nouveaux.

Je note au passage que la part des avances remboursables était de 100 p. 100 pour les premiers programmes d'Airbus, A 300 et A 310. Elle est progressivement tombée à 75 p. 100 pour l'A 320, puis à 60 p. 100 pour l'A 330 et l'A 340. Les dérivés de l'A 320 sont, eux, totalement financés par les industriels sans aucune avance publique.

Cette évolution est conforme aux souhaits de tous ; c'est un signe de bonne santé.

J'observe également que le remboursement des avances est parfaitement conforme aux prévisions et tout à fait transparent. Je sais que ce passage du rapport est très attentivement examiné par les services d'autres pays mais, quelle que puisse être l'utilisation de nos propos, le Sénat français reste fidèle à un souci de transparence qui pourrait d'ailleurs utilement inspirer d'autres pays.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour l'aviation civile et le transport aérien. Absolument !

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. La commission des finances relève d'ailleurs, d'une part, que le quart des avances remboursables concerne des programmes franco-américains et, d'autre part, que, pour Aérospatiale, les remboursements sont aujourd'hui supérieurs aux nouvelles avances consenties.

Pour les avions de demain, en revanche, l'avenir est plus incertain. Je ferai deux observations.

La première concerne le basculement des crédits de recherche de l'aéronautique civile sur le budget de la défense. J'ai déjà eu l'occasion d'intervenir à ce sujet lors du débat sur ce budget, mais, comme il s'agit d'un dossier commun, j'interviens de nouveau aujourd'hui.

Les deux ministères concernés annoncent un regroupement des crédits de recherche sur le budget de la défense et un prépositionnement de 650 millions de francs consacrés aux développements communs. C'est très bien ! On se dit, en première analyse, qu'il s'agit d'une somme importante. Cependant, quand on creuse un peu, on s'aperçoit que, s'il y a bien 650 millions de francs inscrits au chapitre « développements communs », tous les autres chapitres consacrés à la recherche aéronautique diminuent ou sont mis à zéro.

En réalité, il n'y a pas 650 millions de francs supplémentaires, mais à peine 45 millions de francs en autorisations de programme ou 109 millions de francs en crédits de paiement. En dépit des explications du ministre d'Etat, ministre de la défense, c'est beaucoup plus faible que prévu.

M. le ministre de la défense a, en outre, indiqué que ce regroupement ne modifiait pas le rythme de développement des programmes de recherche aéronautique militaire. En d'autres termes, je ne suis pas certain, mais je pense que vous pourrez nous le confirmer, monsieur le

ministre, que ces 650 millions de francs soient consacrés effectivement à des développements communs qui servent à l'aéronautique civile.

Je dis cela non pour dénoncer une quelconque manœuvre mais seulement pour m'inquiéter de l'insuffisance des crédits de recherche, notamment en comparaison de ce que font nos partenaires et concurrents américains ou même japonais, qui investissent énormément dans l'aéronautique.

Les chiffres doivent être rappelés. Je ne citerai que ceux qui sont consacrés à la recherche pour l'avion supersonique, mais ils sont édifiants. Qu'on en juge.

Les Etats-Unis ont programmé onze milliards de francs de recherche en onze ans, soit un milliard de francs par an. Signe révélateur, le Congrès a accordé à la NASA un crédit supérieur à ce qu'elle demandait. Nous sommes bien loin de notre article 40 ! Le Japon, quant à lui, a programmé 1,5 milliard de francs en huit ans, et la France consacre à cette action péniblement entre 25 millions de francs et 50 millions de francs par an !

De surcroît, il ne nous a pas été possible d'obtenir des informations sur l'enveloppe de recherche aéronautique civile en Europe. Peut-être pourriez-vous nous donner des précisions à ce sujet.

Au-delà du constat, il faut savoir quelle stratégie nous suivrons. Sommes-nous, économiquement et budgétairement, prêts à engager une course avec nos concurrents pour la maîtrise d'un avion supersonique ? Je n'en suis personnellement pas convaincu.

Je crois, en revanche, qu'une coopération internationale serait hautement souhaitable, compte tenu, d'une part, des incomparables acquis techniques, notamment français et britanniques, dont disposent les Européens dans le domaine du supersonique civil et, d'autre part, de la modestie des moyens financiers européens.

Quelle est la situation dans ce domaine ? Une coopération est-elle possible ? La France va assumer, dans quelques semaines, la présidence de l'Union européenne. Quelles initiatives pensez-vous pouvoir prendre, monsieur le ministre, pour aider à fédérer les efforts de la recherche aéronautique civile en Europe ? Je dois rappeler au Sénat qu'Airbus ne doit rien à la Communauté européenne. Il serait cependant peut-être temps d'engager l'Europe sur la voie de ce qui fera son avenir industriel.

On ne peut pas s'enorgueillir des succès d'Airbus et de notre industrie aéronautique en général et miser si peu sur l'avenir, c'est-à-dire la recherche, alors que l'Europe des Douze hier, des Quinze aujourd'hui, face au développement de nouvelles zones de croissance à l'Ouest et en Asie, doit trouver son succès dans la haute technologie. Nous le disons depuis plusieurs années. Les Européens seraient-ils sourds ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Oui ! (Sourires.)

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. Je rappelle au Sénat que l'enjeu économique de la construction aéronautique est considérable puisque les constructeurs mondiaux envisagent la livraison de plus de 10 000 appareils d'ici à quinze ans, pour un marché de l'ordre de 1 000 milliards de dollars.

Ces quelques chiffres devraient suffire à nous alerter et à nous inciter à faire passer nos préoccupations à court terme, quelquefois boutiquières, à l'arrière-plan.

Pour terminer sur les crédits du budget général, j'ajouterai quelques mots sur la météorologie, dont l'importance en termes financiers est souvent oubliée. L'Etat verse en effet plus d'un milliard de francs au budget de

Météo-France. Je m'explique mal d'ailleurs pourquoi l'Etat continue de verser une somme de cette importance, alors que les ressources propres du service pourraient être plus nombreuses quand on songe au nombre d'informations reprises par la presse écrite et par toutes les chaînes de télévision et les radios. Je pose simplement la question.

Enfin, j'indique que ni le budget annexe ni les crédits alloués au transport aérien ne subventionnent aujourd'hui les compagnies aériennes. La dotation en capital perçue par Air France - 10 milliards de francs en 1994, dont 1,5 milliard de francs a déjà été versé - figure en effet au budget des charges communes.

Avant d'examiner le budget annexe, j'indique d'ores et déjà que la commission des finances a proposé au Sénat d'adopter les crédits du transport aérien et de la météorologie pour 1995.

Le budget annexe de l'aviation civile s'élève, lui, à 7,2 milliards de francs.

La commission relève en premier lieu l'importance que prennent les compagnies aériennes dans le budget annexe, puisqu'elles financent aujourd'hui plus de 84 p. 100 des dépenses. Les compagnies versent en effet 6,100 milliards de francs au titre des différentes taxes et redevances, même si certaines, monsieur le ministre, ont été légèrement revues à la baisse. Cela correspond à 92 p. 100 du budget de fonctionnement.

Il faut souligner cependant que les compagnies étrangères financent 50 p. 100 du total du budget annexe. Je l'ai déjà dit l'année dernière, cela peut nous réserver de très mauvaises surprises. Cette part des compagnies françaises et étrangères dans le financement du budget annexe de l'aviation civile ne cesse d'augmenter, permettant ainsi la diminution de la subvention d'équilibre.

Le budget annexe a également largement utilisé sa faculté d'emprunt. En 1995, en effet, les emprunts atteindront un niveau record, avec 842 millions de francs. Nous amorçons là, je le crains, un dérapage non contrôlé. La charge des seuls intérêts représente aujourd'hui en effet 220 millions de francs, tandis que le taux d'autofinancement des dépenses en capital est inférieur à 50 p. 100.

Je déplore également l'accroissement de la pression fiscale sur les compagnies aériennes, qui me paraît tout à fait inopportun. J'ai déjà eu l'occasion de présenter ma position lors du débat sur le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et de développement du territoire ainsi que lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances.

Pour ne pas m'être désagréables, les ministres intéressés m'avaient alors répondu que le débat budgétaire sur l'aviation civile serait une occasion plus appropriée pour en débattre. C'était une bonne manière, et je suis de nature courtoise.

Voici donc le moment, monsieur le ministre, de revenir pour la troisième fois sur ce point, brièvement car, mes chers collègues, les pages 22 à 26 de mon rapport vous donneront tous les détails sur la question.

Je vous rappelle que les compagnies aériennes supportent sept taxes et redevances distinctes recouvrées, qui plus est, par quatre services différents !

En 1987, nous avons créé la taxe de sûreté. Son tarif a été augmenté de 100 p. 100 en 1990, puis en 1992 et en 1993.

En 1989, la redevance de route s'est appliquée aux vols intérieurs.

En 1990, la redevance pour services terminaux s'est appliquée aux aéroports d'outre-mer.

En 1991, nous avons créé la taxe sur la Corse.

En 1992, nous avons transformé la taxe de sûreté en taxe de sécurité-sûreté, et profité de l'occasion pour augmenter son tarif.

En 1993, nous avons créé la taxe sur le bruit.

En 1994, nous avons créé la taxe sur les passagers qui embarquaient outre-mer et, en 1995, nous instituons une nouvelle taxe sur les passagers de métropole.

Etant donné que l'on taxe aujourd'hui le carburant, les embarquements, les débarquements, les décollages, les atterrissages, les survols, les passagers, le bruit, je me demande ce que l'on pourra taxer l'année prochaine. Il doit bien y avoir d'autres projets dans les cartons ! Est-ce que la taxe sur le CO² s'appliquera aux avions, et à quelle échéance ? Pourtant, la situation des transporteurs aériens en France ne me paraît pas si florissante qu'ils puissent absorber une taxe de plus chaque année !

J'ai dit et redit que le tarif de la taxe de péréquation pour 1995, fixé à quatre francs par passager, me paraissait excessif, alors que les besoins se trouvaient largement satisfaits par une taxe de deux francs. Nous en jugerons ensemble, mes chers collègues, dans un an, mais je ne crois pas que les compagnies aériennes puissent servir éternellement d'assiette à des recettes de poche banalisées !

J'ajoute que cette taxe de péréquation est un élément supplémentaire de rupture de concurrence dans la compétition intermodale entre le fer et l'air, rupture d'autant moins justifiée que les investissements aériens sont intégralement financés par les compagnies ou par les tiers, ce qui n'est pas le cas, nous le savons, des infrastructures ferroviaires.

Enfin, cette nouvelle taxe est faussement neutre, puisqu'elle s'appliquera, pour l'essentiel, aux compagnies françaises. Il me paraît dangereux de pénaliser les compagnies françaises au seul motif que la principale d'entre elles reçoit un soutien massif de l'Etat.

Vous l'aurez compris, monsieur le ministre, je ne suis pas favorable à cette accumulation de taxes !

Après le financement, j'aborderai maintenant la gestion de la direction générale de l'aviation civile.

Je ne puis que me référer au nouveau rapport de la Cour des comptes sur l'organisation des services de l'aviation civile. Il est inhabituel que la haute juridiction s'attache à contrôler un même service à quatre ans d'intervalle. Ses critiques n'en sont que plus sévères.

Je passerai rapidement sur le chapitre du contrôle de la navigation aérienne, qui demeure, à l'évidence, un sujet préoccupant. Je compte, à cet égard, exercer une mission de contrôle sur pièces et sur place dès 1995.

Revenant à la gestion, je crois qu'il est nécessaire, monsieur le ministre, que s'engage une réflexion de fond sur l'organisation des services de l'aviation civile. Le rapport de la Cour des comptes, le rapport Picq sur l'Etat en France et, très modestement, les rapports que j'ai rédigés à la suite de missions récentes vous y incitent.

Les recettes générées par les compagnies aériennes doivent financer les dépenses pour lesquelles elles ont été créées, à savoir l'amélioration de la navigation aérienne et de la sécurité, au lieu de pourvoir au fonctionnement de la direction générale de l'aviation civile, comme c'est le cas actuellement.

Il faut passer au crible sérieusement toutes les dépenses, examiner leur bien-fondé en fonction d'autres critères que ceux qui sont liés à la tradition, à l'inertie administrative ou à une organisation sclérosée.

La rapidité d'exécution, la transparence des décisions, l'efficacité en temps réel et en particulier face aux instances européennes au sein desquelles vous semblez parfoi bien seul, monsieur le ministre, devraient être la règle pour la défense des intérêts français.

Je peux prendre appui sur mon expérience personnelle de rapporteur spécial des crédits de l'aviation civile puisque j'ai mené, cette année, une mission de contrôle sur pièces et sur place sur le service de la formation aéronautique et du contrôle technique, le SFACT.

Ce service comporte deux piliers distincts : le contrôle technique, d'une part, la formation aéronautique, d'autre part.

Sur le premier point, il m'est difficile de porter un jugement définitif, compte tenu des caractéristiques techniques des différents métiers. Je peux pourtant noter qu'une réforme préconisée en 1978 a été réalisée... en 1994. Il aura fallu seize ans pour parvenir à surmonter les obstacles ! Mieux vaut tard que jamais, me direz-vous.

J'ajoute que le constat dressé en 1983 par M. Guillaume pourrait être exactement le même aujourd'hui, à quelques détails près, à savoir un éclatement excessif de l'organisation, des procédures infiniment longues, compliquées et tatillonnes, une comptabilité encore opaque, même si je dois reconnaître qu'une amorce de réforme a été entreprise.

Un seul exemple, monsieur le ministre : pour quelles raisons le monomoteur à turbine TBM 700, construit depuis plusieurs années par un fabricant français, l'Aérospatiale, et qui bat record sur record, n'est-il toujours pas certifié transport public en France, son pays d'origine, alors qu'il l'est au Canada et que nous pourrions décupler nos ventes aux Etats-Unis et dans le monde s'il était certifié en France ?

Pensez-vous pouvoir prendre une initiative sur ce point, comme vous venez de le faire, fidèle à votre promesse de l'année dernière, concernant le bureau d'enquêtes-accidents, qui fait attendre ses rapports pendant des mois sinon des années et au sein duquel les constructeurs n'étaient pas admis, ce qui était un comble, alors qu'ils devraient être parmi les premiers à connaître les causes du sinistre ?

M. Louis Gallois, président d'Aérospatiale, estimait, voilà quelques mois, que « des progrès considérables restaient à faire en matière de communication après les accidents ». C'était un euphémisme, car, pour reprendre l'expression de M. Guillaume, c'est un domaine où l'opinion publique joue son rôle et où il ne suffit pas d'avoir raison. Une information très ouverte et très accessible aiderait tellement notre industrie aéronautique et nos compagnies aériennes !

Le second axe du SFACT est constitué par la formation aéronautique. Comme vous le savez, d'ici à trois ans, tous les pilotes des compagnies aériennes pourront être formés dans n'importe quel Etat de l'Union européenne. La licence qui sera délivrée dans un Etat sera automatiquement valable dans tous les autres pays de l'Union européenne. Ce sera, pour le service public français, l'heure de vérité.

Je ne crois pas qu'il soit raisonnable et budgétairement défendable de maintenir neuf centres de formation distincts, avec neuf chefs de centre et leur hiérarchie, neuf parcs automobiles représentant en tout cent véhicules, les salles et les matériels de formation, les restaurants correspondants, avec une flotte de deux cent seize avions et quarante planeurs.

Le constat est évident et dressé depuis longtemps, mais j'ai l'impression que nous attendons le dernier moment, c'est-à-dire l'échéance européenne, pour agir.

Si l'Europe ne servait qu'à nous faire réagir, ce serait déjà quelque chose, car, l'expérience le montre, quand il ne nous faut compter que sur notre propre volonté, nous mettons parfois longtemps à nous décider.

C'est dommage, car notre outil de formation est exceptionnel, mais incroyablement sous-utilisé. Nous dépensons 300 millions de francs pour délivrer mille brevets, y compris ceux qui sont délivrés au personnel même de la DGAC et aux contrôleurs aériens.

Les quelques élèves étrangers ne doivent pas faire illusion, d'autant que leur formation est payée le plus souvent, directement ou indirectement, sur des crédits français.

Dans une période où la rigueur budgétaire doit être la règle, cette situation de gaspillage financier et humain est inacceptable.

Les crédits des centres de formation sont de l'ordre de 300 millions de francs, ce qui représente 300 000 francs par formation et par brevet. Le coût de l'heure de vol est de 4 000 francs. Saurons-nous affronter la concurrence avec de tels coûts ? Non, bien entendu, même s'il s'agit d'un coût moyen, car le prix de la formation n'est pas le même s'il s'agit d'un instructeur pilote privé ou d'un pilote de ligne, par exemple ; mais il n'a pas été possible d'analyser les coûts plus finement.

Ce rapport d'information, qui constitue le compte rendu d'une mission de contrôle et qui vient opportunément à l'appui d'un rapport spécial sur le budget de l'aviation civile, n'est pas une critique systématique et négative, mais se veut être une aide à la décision.

Je citerai l'exemple de mon collègue Henri Goetschy, qui a mené voilà quelques mois un contrôle dans un territoire d'outre-mer. Son rapport est critique, mais positif, puisque la conjonction de la pression politique extérieure, le désir de changement des fonctionnaires responsables et, il faut le reconnaître, la pression budgétaire ont permis d'entreprendre des réformes.

Je souhaite qu'il en soit de même avec celui que je viens de terminer, qu'il soit une occasion pour l'administration de réfléchir à son organisation. S'il ne servait qu'à cela, le travail de la commission des finances aurait été utile à quelque chose.

L'examen du projet de budget annexe de l'aviation civile appelle donc un jugement nuancé, pour ne pas dire mitigé ; aussi la commission a-t-elle décidé de laisser ce projet de budget à l'appréciation du Sénat.

Monsieur le ministre, je ne doute pourtant pas qu'en répondant à nos interrogations et à nos inquiétudes, qui ne datent pas d'aujourd'hui, vous le savez, sur le devenir de la DGAC vous donnerez une orientation plutôt favorable à cette appréciation. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, pour l'aviation civile et le transport aérien. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne vous présenterai pas l'évolution des crédits de l'aviation civile et du transport aérien ; notre collègue M. Cartigny vient de le faire d'une façon si brillante et avec tant de compétence qu'il n'est nul besoin d'y revenir.

Je n'aborderai pas non plus sur le fond la situation générale du secteur, ni celle de nos compagnies aériennes et de nos constructeurs d'avions : je m'y suis attaché longuement dans mon rapport écrit.

En revanche, j'évoquerai trois préoccupations. La première concerne le transport aérien, la deuxième est relative à la recapitalisation du groupe Air France, la troisième a trait au fonds de péréquation des transports, récemment créé par un article du projet de loi d'orientation sur l'aménagement et le développement du territoire.

En ce qui concerne la première préoccupation, chacun sait que British Airways a déposé un recours devant la Cour de justice européenne pour contester le plan de recapitalisation d'Air France décidé par le Gouvernement.

Cette action m'a conduit à m'intéresser à la manière dont avait été préparée, à partir de 1981, la privatisation de la compagnie britannique, qui est intervenue en 1987.

Les documents que j'ai utilisés sont, pour l'essentiel, des documents publics, tel le prospectus de privatisation de British Airways, les notes financières qui accompagnaient ce document, ou encore les questions sur les conditions de la privatisation posées par les parlementaires britanniques au secrétaire d'Etat aux transports de l'époque. J'ai d'ailleurs lu ce matin, dans un quotidien économique, que j'avais repris à la lettre les observations d'Air France. Il ne s'agit là que d'une simple coïncidence, mais sans doute avons-nous utilisé les mêmes sources, les meilleures puisque en provenance directe de Grande-Bretagne.

Je dois vous avouer, monsieur le ministre, que j'ai été très surpris quand ces investigations m'ont conduit à constater que l'entreprise qui demande à Bruxelles de censurer les soutiens publics accordés en France a bénéficié de tels soutiens chez elle, voilà une dizaine d'années.

De quoi s'agit-il ? Tout d'abord, le gouvernement britannique a apporté à British Airways l'équivalent de 2 milliards de francs en fonds propres. En outre, il a garanti tous les emprunts - je dis bien tous les emprunts - contractés par la compagnie auprès des banques et a couvert ses risques de change sur le marché financier international. Quand on sait qu'aucune entreprise privée se trouvant dans la situation de British Airways - elle était alors en pleine décomposition - n'aurait pu obtenir un seul crédit bancaire ni le moindre financement international, on comprend ce que ces garanties peuvent représenter.

Le gouvernement britannique ne s'est d'ailleurs pas limité aux aides directes. British Airways a bénéficié, pour ses bureaux et installations techniques, de conditions de location extraordinairement avantageuses, consenties par les entreprises nationalisées gérant les aéroports où elle est présente.

Chacun imagine ici l'ampleur de ces aides - indirectes mais tout de même directes - accordées à la compagnie anglaise.

British Airways a également pu opérer des amortissements accélérés pour sa flotte d'avions, qui ne semblent pas avoir pu être réalisés sans un puissant appui de l'Etat.

Et ce n'est pas tout ! Ces soutiens gouvernementaux ont perduré après la privatisation. Les garanties d'emprunt ont continué de jouer bien au-delà, jusqu'à l'échéance desdits emprunts, et elles s'appliquent à ceux qui ne sont pas encore amortis.

Quant aux loyers inférieurs au marché obtenus avant 1987 pour l'ensemble de ses installations, la compagnie en profitera jusqu'à l'expiration des baux en

cours, c'est-à-dire jusqu'en 2005 au plus tôt. Les économies qui en résulteront, sur la totalité de la période, s'évaluent elles aussi en milliards de francs.

Selon Voltaire, « il n'y a rien de plus sacré qu'un vice très ancien ». C'est ce que déclarait hier sir Leon Brittan à Sophia-Antipolis, en s'adressant aux tenants du protectionnisme.

Mon envie est très forte - et, vous l'avez compris, je ne vais pas y résister - de retourner aux dirigeants de British Airways le compliment : alors même qu'ils ont largement utilisé les aides de leur gouvernement, ainsi que je viens de vous l'expliquer, ces dirigeants nous disent, en quelque sorte : « Otez ces soutiens publics que je ne saurais voir. » (*Sourires*). Avec la permission de M. le ministre de la culture et de la francophonie, je ne ferai qu'une seule observation : « *Shocking!* »

J'apprécierais beaucoup, monsieur le ministre, qu'à cet égard vous fassiez part au Sénat de votre sentiment.

D'une manière plus générale, la situation financière très satisfaisante acquise par British Airways grâce à une privatisation réussie avec l'aide politique et financière du gouvernement britannique n'est pas sans conséquences financières lourdes.

Aujourd'hui, la Commission européenne met en œuvre un contrôle tel des aides d'Etat aux autres compagnies européennes que bien peu d'entre elles peuvent espérer obtenir les mêmes facilités que celles qui ont sauvé British Airways.

La combinaison de ces deux facteurs assure donc à la compagnie londonienne que les conditions de privatisation futures de ses concurrentes européennes seront beaucoup plus sévères que celles qui lui ont été appliquées. Il en résulte pour elle un avantage concurrentiel tout à fait substantiel.

Le fonctionnement du marché du transport aérien pourrait évoluer vers un fonctionnement oligopolistique profitant essentiellement aux compagnies qui sont déjà en position de force sur le marché, et donc, par la force des choses, à British Airways.

Je crois qu'il s'agit là d'une réelle, d'une lourde et d'une véritable distorsion des termes de la concurrence.

La commission des affaires économiques et du Plan souhaite tout particulièrement connaître les analyses du Gouvernement sur ce dossier, monsieur le ministre. Elle apprécierait notamment de savoir s'il est aujourd'hui possible de diligenter des enquêtes plus approfondies sur les soutiens publics apportés à British Airways au cours de la décennie passée.

Elle ne peut d'ailleurs pas s'empêcher de se demander pourquoi la Commission européenne et sa direction de la concurrence - qui a été longtemps sous la responsabilité du même sir Leon Brittan - elles qui étaient si sourcilieuses à l'égard des regroupements entre Air France et UTA en 1990, se sont montrées si compréhensives et si effacées sur les conditions de privatisation de la compagnie anglaise. Sans doute ne faut-il y voir que simple coïncidence...

Ces interrogations ne doivent pas servir non plus, à mon sens, de prétexte à des lamentations sur le passé ni excuser l'actuelle faiblesse des aides françaises. Elles démontrent, au contraire, qu'en matière de transports aériens comme en d'autres la lucidité politique est la clé du succès.

En 1981, lorsque lord King a pris la tête de British Airways, à l'époque en très piteux état - British Airways, bien sûr, pas lord King! (*Sourires.*) - il avait pour mandat d'assainir la situation pour permettre la privatisation de la compagnie anglaise.

Or que se passait-il en 1981? Je voudrais attirer votre attention quelques instants sur ce point un peu particulier.

En 1981, la déréglementation était déjà appliquée aux Etats-Unis, notamment sur l'ensemble du transport aérien nord-américain.

En 1981, les dirigeants de la Grande-Bretagne, anticipant sur ce qui allait se passer en Europe - puisque, de toute façon, ce qui se passe aux Etats-Unis se passe en général sur notre continent quelques années plus tard - confiaient à lord King le soin de redresser la situation de British Airways, avant de faire affluer les moyens d'Etat, comme je vous l'ai expliqué voilà quelques instants. De cette manière, lorsque la déréglementation est devenue effective, British Airways a tout naturellement occupé une position de leader en matière de transports européens et internationaux. Voilà un bel exemple de clairvoyance politique!

Si l'on peut condamner les Britanniques pour la méthode utilisée, notamment pour leur hypocrisie à nous reprocher ce qu'eux-mêmes ont fait auparavant, on doit cependant saluer leur clairvoyance.

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

M. Jean-François Le Grand, rapporteur spécial. C'était, je le rappelle, en 1981. Or, à la même époque, la France s'abandonnait aux délices des nationalisations, sous l'égide d'un ministre de l'économie et des finances qui s'appelait Jacques Delors.

M. Jean-Louis Carrère. Et alors?

M. Jean-François Le Grand, rapporteur spécial. Et alors? Nous en vivons les conséquences aujourd'hui, mon cher collègue! La situation difficile d'Air France et d'Air Inter résulte d'un manque de clairvoyance de nos dirigeants voilà une dizaine d'années.

M. Jean-Louis Carrère. Cela vous dérange!

M. Jean-François Le Grand, rapporteur spécial. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je salue le courage des décisions que vous avez prises en anticipant l'ouverture des lignes intérieures à la concurrence afin de permettre à Air Inter de s'y préparer et de lui éviter de se retrouver dans quelques années dans une situation identique à celle que connaît Air France aujourd'hui.

Ma deuxième observation concerne la recapitalisation d'Air France. Selon le plan retenu, elle doit s'effectuer en trois tranches: 10 milliards de francs versés avant le 31 décembre 1994, puis 5 milliards de francs attribués en 1995 et en 1996, en fonction de la réalisation effective du projet pour l'entreprise.

Or, à la fin du mois de novembre, Air France n'avait perçu que 3,2 milliards de francs sur les 10 milliards de francs qui doivent lui être attribués cette année.

Qui plus est, il semblerait - vous pourrez nous répondre sur ce point, monsieur le ministre - que certains envisagent un versement complet de la dotation annuelle non plus au 31 décembre 1994 mais plutôt d'ici à la fin de l'exercice fiscal de la compagnie, qui est exceptionnellement décalé au 31 mars 1995.

Le fait est d'importance, car il faut savoir que la première tranche de recapitalisation doit permettre à l'entreprise nationale de diminuer - je vous demande de retenir le chiffre - de 50 millions de francs par mois les frais financiers engendrés par son énorme endettement.

Tout retard dans le respect du calendrier de versement auquel s'est engagé l'Etat est donc un facteur d'alourdissement des charges de la compagnie.

La commission des affaires économiques et du Plan souhaite vivement connaître les intentions exactes du Gouvernement en la matière.

Ma troisième préoccupation est relative au fonds de péréquation des transports aériens.

La création de ce fonds avait été proposée par le comité Abraham, monsieur le ministre, que vous aviez décidé d'instituer l'an dernier dans cet hémicycle, après que j'eus exprimé au nom de la commission des affaires économiques et du Plan les craintes que lui inspirait le développement de la concurrence sur les lignes intérieures au regard de l'aménagement aérien du territoire, ardente obligation qui avait été confiée à Air Inter, voilà environ une trentaine d'années.

Le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire prévoit donc d'instaurer ce fonds de péréquation.

Le Sénat a limité le champ des interventions dudit fonds aux seules dessertes aériennes intérieures.

Je saisis cette occasion pour remercier le rapporteur spécial de la commission elle-même spéciale qui a bien voulu accéder à ma requête lorsque je me suis permis de lui expliquer quel était l'intérêt de limiter l'application de la taxe aux seules lignes intérieures. Bien évidemment, si elle était appliquée aux compagnies étrangères, il y aurait un risque de détournement lourd de trafic, notamment à travers ce que l'on appelle la politique des *hub* des compagnies. Par exemple, si une compagnie a un *hub* en Allemagne et qu'elle assure un trafic entre le Sud-Ouest de la France et l'Allemagne elle pourrait détourner à son profit, sur son *hub* allemand, une partie de la clientèle du Sud-Ouest de notre pays. Nous aiderions ainsi, par un fonds instauré en France, les compagnies étrangères à vider nos avions de leurs passagers.

Le Sénat a retenu notre proposition. Je souhaite qu'elle ne soit pas modifiée en quoi que ce soit.

Pendant, la limitation des interventions du fonds aux seules lignes intérieures de la France continentale n'a pas été acceptée - pourtant, M. le rapporteur spécial a cité tout à l'heure le nombre impressionnant de taxes qui viennent grever le transfert aérien.

J'insiste néanmoins sur cet aspect particulier des choses: si le fonds peut être utilisé de cette manière, il pourra alors être employé comme moyen de débudgétiser de la subvention qui est versée au titre de la continuité territoriale au bénéfice des liaisons entre la Corse et le continent.

J'attire votre attention sur ce point, mes chers collègues, puisque nous aurons à nous prononcer, en deuxième lecture, sur cette disposition du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Cette situation me paraît donc de nature à susciter quelques inquiétudes. N'oublions pas non plus que, pour 1994, le montant total de cette subvention s'élève à près de 130 millions de francs, soit plus des trois quarts des ressources prévues pour le fonds de péréquation en 1995.

C'est pourquoi j'apprécierai vivement de connaître votre sentiment, monsieur le ministre, sur ce point précis.

En guise de conclusion, je rappellerai simplement qu'au vu de l'évolution favorable tant des crédits de l'aviation civile que de ceux du transport aérien inscrits au projet de budget de 1995 et de l'attention vigilante portée par le Gouvernement aux secteurs économiques qu'ils recouvrent, la commission des affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption de ces crédits.

J'ajouterais que je me réjouis de constater que la construction aéronautique française pourra utiliser des méthodes qui se rapprochent de plus en plus de celles qui sont en vigueur aux Etats-Unis. L'an dernier, j'avais attiré votre attention, monsieur le ministre, sur les distorsions de concurrence dont l'industrie aéronautique française était la victime. En effet, la construction aéronautique américaine bénéficie d'une recherche amont financée sur les crédits de la défense ou sur les crédits de la NASA. Le transfert organisé aujourd'hui, à condition bien évidemment qu'il soit suivi d'effets, nous permet de nous rapprocher de cette technique utilisée aux Etats-Unis alors même que la technique européenne avait fait l'objet de sarcasmes de la part du président des Etats-Unis.

Mes chers collègues, sous le bénéfice de ces différentes observations, je vous recommande d'adopter les crédits du transport aérien et de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

Groupe du Rassemblement pour la République : 13 minutes ;

Groupe socialiste : 9 minutes ;

Groupe communiste : 5 minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe : 5 minutes.

La parole est à M. Habert.

M. Jacques Habert. Monsieur le ministre, après votre exposé, clair, succinct, précis, après les excellents rapports de nos collègues MM. Cartigny et Le Grand, parce que, enfin, je ne dispose que de cinq minutes, je bornerai mon propos à quelques brèves remarques.

Tout d'abord, c'est une impression de soulagement que nous ressentons cette année en parlant des transports aériens et en examinant les crédits qui leur sont consacrés.

Soulagement, parce que l'année avaient très mal commencé ; 1994, en fait, était l'année de tous les périls.

Nous nous souvenons, notamment, des grèves à Air France et de la situation inextricable dans laquelle notre grande compagnie nationale semblait se débattre sans succès, des plans successifs, présentés, acceptés, puis refusés et finalement retirés, des changements à la direction de la compagnie... Ce fut vraiment une période très pénible.

Aussi, après les décisions qui ont été prises et après l'acceptation par le personnel d'Air France du projet soumis à référendum le 11 avril 1994 et qui a été approuvé par 80 p. 100 des salariés de la compagnie, l'accord-cadre qui est intervenu permet de penser que nous allons reprendre le dessus et pouvoir nous sortir de la passe dangereuse dans laquelle nous étions engagés.

Si vous le permettez, je voudrais rendre hommage au civisme des personnels qui, après beaucoup d'hésitations, ont accepté, par exemple, que la durée normale de travail

appliquée à l'entreprise passe de trente-huit heures à trente-neuf heures par semaine pour le personnel au sol et de soixante-sept heures à soixante-quinze heures par mois pour le personnel navigant, cela, bien entendu, sans aucune augmentation de salaire.

De la même façon, il faut les féliciter d'avoir accepté le plan de réduction des effectifs et le règlement d'utilisation qui ont été mis en œuvre et qui ont été appliqués sans trop de difficultés, grâce au consentement des diverses parties concernées.

Bien sûr, il faut souligner l'importance de la dotation de 20 milliards de francs, consentie par le Gouvernement. Fort heureusement, la Commission européenne de Bruxelles ne s'est pas opposée à cette aide. A cet égard, je ne relèverai pas, après la plaidoirie du rapporteur pour avis, M. Le Grand, cette tartufferie de compagnies étrangères qui entendent nous donner des leçons de libéralisme...

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Jacques Habert. ...et crient très fort contre certaines subventions octroyées par notre Gouvernement, sans parler de ce que fait le leur... Cela est valable non seulement pour les Britanniques avec *British Airways*, mais également pour nos amis américains, qui, bien évidemment, accordent à Boeing des crédits considérables par le biais de recherches militaires ou de participation aux programmes de la NASA.

Nous n'avons donc pas à nous excuser des aides que le Gouvernement français accorde et qui ont été, d'ailleurs, parfaitement acceptées par les instances internationales et européennes.

Ma deuxième observation concerne la déréglementation à laquelle nous sommes maintenant soumis et tous les risques qu'elle fait courir à nos compagnies, notamment lorsque des compagnies étrangères peuvent assurer certaines dessertes intérieures, par exemple Paris-Nice, qui est aujourd'hui la ligne la plus rentable d'Air Inter.

Certaines dispositions, fiscales ou autres, ne favorisent pas nos compagnies. Or, nous devons tout faire pour qu'elles demeurent compétitives et puissent faire face à la concurrence effrénée dont la vivacité va encore s'accroître, considérablement, en 1995.

On peut se demander, à cet égard, s'il ne faudrait pas tenter de s'entendre, sur le plan international, pour parer aux graves conséquences de la déréglementation. Il ne peut plus être question de remettre les prix et les tarifs dans le cadre de l'IATA - International air transport association - ou d'organisations analogues. Mais la concurrence devient de plus en plus sauvage. Il faudrait certainement en surveiller les effets.

Quand, par exemple, un avion entièrement rempli vole sans rien rapporter à une compagnie, et même lui coûte de l'argent, car les prix des billets sont trop bas, n'est-ce pas de la plus grande stupidité sur le plan économique ?

Il faut donc absolument fixer certaines limites à la déréglementation et à la compétitivité sauvage. Nous devons réfléchir à cette dérive et trouver les moyens de la contenir.

Je souhaite de tout cœur que, pour ses vols internationaux, Air France offre des tarifs comparables à ceux des compagnies étrangères. (*M. Maman applaudit.*) Ce n'est pas, hélas ! toujours le cas. Or, cette question touche particulièrement les Français de l'étranger, qui attendent et espèrent des améliorations à cet égard.

J'ai connu le temps où les grands paquebots de la Compagnie générale transatlantique accostaient à New York, battant pavillon tricolore. Tous nos compatriotes ayant l'occasion de se rendre dans la mère patrie en vacances se précipitaient à leur bord.

Il n'en va pas toujours ainsi pour Air France, qui ne bénéficie pas du même degré d'attachement et d'affection que jadis certaines de nos lignes maritimes. Pourtant, cette compagnie représente notre pays, et tous les Français de l'étranger voudraient pouvoir l'utiliser.

Nous avons sollicité des réductions, bien entendu en période creuse, pour les anciens combattants, pour les retraités et personnes âgées qui bénéficieraient en France de tarifs réduits, pour les jeunes, pour les familles nombreuses... Si Air France pouvait examiner favorablement ces demandes, nous lui en serions très reconnaissants. Ainsi, nos compatriotes de l'étranger pourraient voler sur nos compagnies nationales, et non sous des sigles étrangers, au prétexte que les compagnies étrangères sont moins chères, comme c'est encore trop souvent le cas.

M. André Maman. Très bien !

M. Jacques Habert. Ma troisième observation concerne les crédits.

M. le président. C'est la dernière, j'espère : même en déduisant le temps des applaudissements de M. Maman, vous avez déjà dépassé votre temps de parole ! (*Sourires.*)

M. Jacques Habert. Je ne ferai donc pas de remarque sur les crédits et passerai à ma quatrième observation. Toutefois, que l'on surveille bien que les crédits de recherche transférés au budget de la défense profitent également à la recherche de l'aviation civile !

J'aimerais savoir, monsieur le ministre, quels sont les liens qui existent entre le programme ATF, l'avion de transport futur, du ministère des armées et les gros avions de transport civil. Les deux programmes s'imbriquent-ils ?

Enfin, pour ce qui concerne l'avenir, pourra-t-on participer à l'immense marché dont M. Cartigny souligne l'importance dans son rapport, puisqu'il sera, dit-il, de l'ordre de 1 000 milliards de dollars ? Il faudra 10 000 avions d'ici à quinze ans, ce qui représente six cents appareils par an, soit près de deux appareils par jour ! J'espère que nous pourrons conjuguer nos efforts, civils et militaires, et que la France sera présente dans ce grand essor futur.

L'année 1994 était, ai-je dit, l'année de tous les risques. Ils sont en voie d'être surmontés. L'année 1995 se présente donc comme une année d'espoir. Dans ces conditions, le groupe des non-inscrits, au nom duquel je m'exprime, votera le budget des transports aériens et de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les travées du RDE, du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

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

M. François Autain. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est sans aucun doute encore trop tôt pour affirmer que l'aéronautique civile est sortie de la crise profonde qu'elle traverse depuis quatre ans. Mais il nous faut reconnaître que la conjoncture est aujourd'hui moins défavorable que l'année dernière à pareille époque.

Faut-il en déduire que la tâche du Gouvernement va s'en trouver facilitée ? Je ne le pense pas ! Au contraire, car il lui faudra non seulement aider ce secteur essentiel de notre activité économique dans son effort de redressement, mais aussi, par une politique volontariste, le préparer à affronter l'avenir dans les meilleures conditions pos-

sible. Il ne nous semble pas - telle est l'impression que je retire de la lecture des crédits de ce budget - que ce soit la voie que vous ayez choisi d'emprunter, monsieur le ministre.

Pour illustrer mon propos, je me limiterai à deux exemples : Air France et la construction aéronautique civile.

En ce qui concerne Air France, grâce à l'action courageuse et profondément novatrice de son président qui a su, dans des conditions particulièrement difficiles, obtenir l'adhésion de tout le personnel à son projet pour l'entreprise, sa situation est en train de s'améliorer. Nous ne pouvons que nous en réjouir.

Comme l'écrit le président Christian Blanc : « Les résultats du premier semestre de 1994 sont encourageants. Le trafic a augmenté de 14 p. 100 depuis le début de l'année et l'objectif de réduire les pertes de moitié par rapport à 1993 paraît pouvoir être tenu ».

Ces efforts, pourtant importants, seraient sans doute insuffisants si l'Etat actionnaire n'avait pas été autorisé par la Commission européenne à recapitaliser l'entreprise à concurrence de 20 milliards de francs, pour lui permettre, d'une part, de réduire son endettement, qui, pour l'heure, est très supérieur à l'endettement moyen des compagnies européennes, et d'autre part, d'améliorer sa compétitivité face à la concurrence.

Il avait été convenu que l'Etat effectuerait trois versements : 10 milliards de francs cette année, 5 milliards de francs l'année prochaine et 5 milliards de francs en 1996.

Force est de constater qu'une fois encore l'Etat est défaillant.

En effet, l'année se termine et Air France n'a reçu que 3,2 milliards de francs sur les 10 milliards de francs promis.

S'il se prolongeait, un tel retard risquerait de mettre en péril le plan de redressement actuellement en cour d'application.

De plus, le personnel, qui a dû consentir des sacrifices, ne comprendrait pas que l'Etat ne tienne pas ses engagements. Le fragile consensus qui conditionne la réussite de ce plan risquerait de voler en éclats.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je serais très heureux que vous puissiez nous donner les raisons de ce retard. J'aimerais par ailleurs savoir, comme sans doute l'ensemble de mes collègues, et le personnel d'Air France, qui est directement intéressé, dans quels délais et selon quel rythme l'Etat a l'intention de s'acquitter de sa dette.

Il est un autre domaine qui conditionnera, dans les années à venir, le développement de notre compagnie nationale et sur lequel le Gouvernement peut agir, car, s'il est indispensable de donner à Air France les moyens financiers de son redressement, il est non moins indispensable que la compagnie puisse disposer des infrastructures aéroportuaires nécessaires à son développement.

A cet égard, le retard pris dans la construction de la troisième piste prévue sur la plate-forme de Roissy laisse perplexe sur les intentions du Gouvernement. Certes, plus personne n'envisage, comme il en avait été question à l'origine, une hypothèse de développement pouvant aller, à terme, jusqu'à 80 millions de passagers. Pour des raisons évidentes, qui tiennent notamment à l'environnement, vous avez clairement indiqué, monsieur le ministre, - et je vous approuve - qu'il fallait renoncer à cet objectif, qui n'aurait pu être atteint, en toute hypothèse, qu'avec la construction de la cinquième piste. Heureusement pour les riverains, nous n'en sommes pas là !

Ainsi, 26 millions de passagers - seulement, allais-je dire ! - transitent actuellement par Roissy sur deux pistes, 60 p. 100 d'entre eux étant d'ailleurs transportés par Air France. Pour ne pas obérer l'avenir de cette plate-forme et de son principal utilisateur, il est vital de construire, dans les meilleurs délais, une troisième piste.

Une politique qui aurait pour finalité de limiter exagérément les potentialités de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle risquerait de détourner les grandes compagnies internationales vers des plates-formes européennes concurrentes.

Ces atermoiements sont d'autant plus incompréhensibles que vous êtes en possession, depuis le mois de juillet, d'un rapport qui a conclu à la poursuite du développement de cet aéroport, donc à la construction de cette troisième piste, sous réserve que des mesures soient prises, notamment en ce qui concerne la protection individuelle des riverains contre les nuisances phoniques.

Alors, à quoi bon attendre ? Pourquoi différer cette décision, alors que les compagnies sont dans l'expectative ?

Qu'est-ce qui vous empêche, à tout le moins, de lancer l'enquête d'utilité publique ? Faudra-t-il attendre les conclusions du groupe constitué autour de M. Douffiagues, l'un de vos prédécesseurs, pour que le Gouvernement prenne enfin ses responsabilités ?

Pour ma part, je ne vois que des avantages à mener une réflexion sur les conditions de la desserte aéroportuaire à long terme du Grand Bassin parisien. Cependant, bien que nécessaire, cette réflexion ne doit pas entraver le développement à court terme ni, surtout, retarder les décisions qu'il est urgent de prendre.

Je voudrais être certain que cette tendance à solliciter sans retenue l'avis de commissions ou de groupes de réflexion, dont les objets se recoupent souvent, ne traduit pas l'incapacité dans laquelle se trouve aujourd'hui le Gouvernement de prendre une décision.

Vous conviendrez que cette irrésolution, cette défaillance, ne crée pas un climat favorable pour nos entreprises dans l'aéronautique civile, qui ne se sentent ni soutenues ni encouragées dans leurs efforts de développement.

La situation de la construction aéronautique civile reste préoccupante malgré quelques signes encourageants. Elle pâtit de la crise que connaît le transport aérien, après la période d'euphorie de la fin des années quatre-vingt, laquelle a conduit les compagnies à annuler un certain nombre de leurs commandes ou à en retarder la livraison.

Seul le constructeur américain Boeing tire son épingle du jeu, en affichant un résultat positif.

Les constructeurs européens sont particulièrement touchés. Certes, l'Aérospatiale, avec une perte de 1 420 millions de francs fait mieux qu'en 1992, où la perte s'élevait à 2 380 millions de francs. Mais cette amélioration a eu pour corollaire des restructurations sévères s'accompagnant de réductions d'effectifs.

Un retour à l'équilibre en 1995 est désormais une hypothèse plausible.

L'augmentation du trafic aérien, qui est prévisible dans les années à venir, laisse présager, compte tenu du nécessaire renouvellement par les compagnies des flottes actuelles qu'elle entraînera, un développement du marché et un retour à la croissance pour la construction aéronautique.

Encore faut-il que, pour accompagner et donner son plein effet à cette reprise, le Gouvernement crée des conditions financières et politiques favorables. Or, là

encore, on est obligé de constater qu'il n'a plus la même volonté de soutenir la construction aéronautique civile que par le passé, qu'elle ne constitue plus pour lui une priorité. En conséquence, le projet de budget que vous nous présentez me semble, sur ce point particulier, sensiblement en retrait par rapport à ce qu'on aurait pu espérer compte tenu de la conjoncture économique.

Ainsi, les crédits destinés à la construction aéronautique diminuent sensiblement. Quant aux crédits de recherche, qui conditionnent l'avenir, ils sont difficiles à interpréter, du fait de leur regroupement avec ceux du ministère de la défense.

Tous programmes confondus, civils et militaires, l'augmentation des crédits n'est pas à la hauteur des enjeux. Malgré les assurances que vous nous avez données dans votre intervention liminaire quant à la destination de ces crédits, on peut craindre que la construction aéronautique ne soit lésée. En outre, nous ignorons les critères selon lesquels ces crédits vont être répartis entre les différents constructeurs.

Seule la diminution des avances remboursables apparaît clairement. « Disparition » serait un terme mieux approprié, puisque, après avoir représenté 100 p. 100 du coût de développement des programmes des premiers Airbus, ces avances ont purement et simplement été supprimées pour l'A 321, l'A 319 et l'ATR 42-500.

Cette politique, qui vise à substituer aux avances remboursables une aide effectuée beaucoup plus en amont, sur le modèle américain, a-t-elle été préférée en raison de son opacité, ou bien consacre-t-elle la victoire des Etats-Unis dans le différend qui les oppose à l'Europe sur ce sujet ? Etait-il vraiment indispensable de mettre fin à un système qui avait apporté la preuve de son efficacité avec le succès de l'Airbus et qui, par ailleurs, avait le mérite de la transparence, à laquelle vous êtes particulièrement attaché - je le sais, monsieur le ministre, et vous l'avez encore indiqué tout à l'heure - alors que l'accord du 17 juillet 1992 autorise les avances remboursables en les limitant, certes, à 33 p. 100 du coût total du programme concerné ?

D'une manière générale, je regrette que les Européens et les Français donnent l'impression de ne pas vouloir utiliser pleinement les possibilités offertes par cet accord.

Enfin, je voulais vous poser une dernière question, mais vous y avez déjà répondu tout à l'heure et j'y renonce. Il s'agissait du projet d'avion de très grande capacité, pour lequel, si je vous ai bien compris, vous vous êtes engagé à participer financièrement sous forme d'avances remboursables.

Telles sont, monsieur le ministre, les réflexions que m'inspire ce projet de budget ; elles expliquent les raisons pour lesquelles le groupe socialiste votera contre. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. François Gerbaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à quelques heures de vol de l'an 2000, la France, par la force des choses, est en train de redessiner son paysage aéroportuaire. Dessin de demain, qui s'inscrit tout à la fois dans notre politique d'aménagement du territoire et dans une dimension européenne et internationale.

Ce dessin, cependant, ne se fera pas à main levée. De lourdes contraintes l'encadrent : la déréglementation et ses conséquences - M. Jean-François Le Grand vient de les évoquer avec British Airways - le respect de l'environne-

ment et l'exigence accrue de sécurité. Roissy et Orly, limités dans leur espace et dans leur temps d'utilisation, sont la parfaite illustration de mon propos.

Si l'on ajoute à cela, et en dépit des acquis techniques, l'énorme et permanente responsabilité du contrôle aérien, on a donné la mesure de la difficulté des choix d'implantations désormais et rapidement nécessaires à la satisfaction d'un besoin aérien croissant.

Une projection à court et moyen termes annonce un accroissement régulier du nombre des passagers nationaux et internationaux et, dans le même temps, un accroissement constant et très important du tonnage de fret, ce qui conduira à une flotte importante d'avions cargos, qui pourraient avoir d'autres accès que ceux des grands aéroports parisiens.

S'agissant des grandes plates-formes passagers de la région parisienne, Roissy, Orly et, sans doute, un troisième aéroport dans l'immédiate Ile-de-France sont, sans doute, une réponse.

Reste que l'évolution en volume du fret aérien et l'évolution de son mode de transport - en cargos - les problèmes de la maintenance des compagnies - pas toutes en Chine - et l'accroissement du nombre des vols charters imposent au Grand Bassin parisien le choix d'une plate-forme spécialisée, d'accès facile et intermodale. Cette plate-forme devra sans aucun doute être située hors de l'embouteillage aérien qui, à certaines heures, dans la région parisienne en particulier, n'est pas sans poser de nouveaux problèmes d'approche et de sécurité auxquels - il faut vous en donner acte, monsieur le ministre - vous accordez beaucoup de temps et de moyens.

Pour répondre à cette exigence, les candidatures sont nombreuses. Je suis de ceux qui pensent que l'Etat a un rôle à jouer dans ce choix et qu'à défaut d'y contribuer par une importante participation financière, il doit les accompagner de toutes les compétences qu'il détient.

C'est dans cette logique que s'inscrivent les quelques questions que voici.

La commission que vous avez mise en place est-elle également chargée d'étudier le choix d'un aéroport de fret ?

Le Gouvernement a-t-il délibérément écarté toute plate-forme de fret autre que celle de Vatry, à laquelle il a ostensiblement donné sa préférence, même si elle ne sera pas vraiment opérationnelle avant plusieurs mois ?

Enfin, au sujet de ce site, y a-t-il, pour ce qui est de la circulation aérienne, compatibilité avec l'activité militaire de Saint-Dizier, qui est relativement proche ?

En disant cela, monsieur le ministre, il est clair que j'évoque, vous l'avez deviné, l'avenir de l'aéroport Marcel-Dassault de Châteauroux-Déols. Vous connaissez ce dossier, vous l'avez étudié avec une attention particulière, et l'un de vos conseillers techniques l'a suivi avec vigilance, ce dont je le remercie beaucoup.

Cette connaissance que vous avez du dossier nous rassure. Certaines inquiétudes subsistent cependant.

Le maintien du contrôle aérien de l'aéroport Marcel-Dassault est la condition même de toute l'exploitation de la plate-forme, qu'il s'agisse des vols d'entraînement des différentes compagnies qui y procèdent aux qualifications de leurs pilotes, de la maintenance-peinture de l'unité industrielle qui y travaille en liaison avec l'Aérospatiale et, enfin, des vols charters et de fret, qui constituent, dans les circonstances actuelles, une réponse précise à l'acheminement de fret spécial venu de départements proches, dont celui du Cher, et dont parlera tout à l'heure M. Serge Vinçon.

Toute diminution des effectifs du contrôle aérien, toute tentative de le remplacer, à court terme, par des AFIS, ruinerait définitivement l'activité de l'aéroport et le conduit, en dépit de son activité, qui est en hausse, à un inqualifiable déclassement des services d'information de vol d'aérodrome, ruinant tous les efforts entrepris.

Si je m'adresse à vous d'une manière aussi pressante, c'est que je ne suis pas certain que les garanties que vous nous avez données quant au maintien sur place de nos aiguilleurs du ciel figurent parmi les objectifs de la Direction générale de l'aviation civile - j'ai apprécié, à ce propos, la façon dont M. le rapporteur spécial a parlé de celle-ci.

Nous vous demandons donc de nous réaffirmer toute l'attention que vous portez à cet aéroport, base de lancement d'une économie en plein essor. Nous avons besoin d'une confirmation dans la durée puisque précisément nous sommes à un moment où, financement acquis, terrains acquis, nous allons pouvoir allonger la plate-forme et la porter à 3 500 mètres, ce qui la classera parmi les premières en France.

Cet aéroport, que vous avez soutenu, offre des possibilités. C'est un atout majeur pour notre département. Il est intermodal, relié à l'autoroute et à la voie ferrée, et situé près d'une zone industrielle. Il constitue une réponse pour l'avenir.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons, ce soir, être entendus et compris par vous-même, de la même manière que nous souhaitons être entendus par les services de l'aviation civile. Il faut que vous nous y aidiez, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant d'aborder le trafic aérien, je voudrais dire un mot du ciel et revenir sur la météorologie, que je souhaitais évoquer tout à l'heure. Nous regrettons qu'en devenant Météo-France la Météorologie nationale voie ses crédits échapper au contrôle budgétaire.

L'examen du projet de budget de l'aviation civile est l'occasion, pour les sénateurs communistes et apparentés, d'évoquer les difficultés que subit la filière aéronautique française et, dans le même temps, de rappeler la conception qui est la leur d'un transport aérien fiable, sûr, non nuisant et conforme à notre tradition du service public.

La crise du transport aérien a été dramatique, et les compagnies aériennes subissent toujours des pertes financières. Ces difficultés portent un nom : « déréglementation du transport aérien », ou bien encore « ultra-libéralisme ».

Engagée aux Etats-Unis, où elle a conduit à une crise de surcapacité, à une guerre des tarifs et à la faillite d'entreprises, la déréglementation s'est traduite dans notre pays par l'ouverture du ciel aux compagnies étrangères sur les lignes intérieures françaises les plus rentables pour Air Inter, par un trafic de plus en plus tendu engendrant des risques majeurs et par des nuisances persistantes.

Le libéralisme sans frein a conduit, depuis 1991, à la suppression de 80 000 emplois dans l'industrie aéronautique aux Etats-Unis et à près de 40 000 en Europe. Ce libéralisme sauvage du ciel européen, qui s'est fait brutalement et de façon anarchique, s'appuie sur des inégalités flagrantes entre les coûts d'exploitation des compagnies aériennes européennes.

Cette politique libérale frappe de plein fouet Air France, qui constitue le porte-drapeau de notre pays. La recapitalisation de cette compagnie semble se faire attendre puisque, sur les 10 milliards de francs de la première tranche, 1,5 milliard seulement ont été versés au mois d'octobre dernier. Qu'en est-il depuis ?

L'avenir de la situation d'Air Inter semble préoccupant et incertain. Je crains fort que l'ouverture des lignes intérieures à la concurrence n'entraîne purement et simplement la déstructuration du réseau intérieur, qui constitue, je le rappelle, la raison d'être d'Air Inter. Dès lors, ne peut-on pas craindre que cette compagnie fasse des coupes claires dans les effectifs ?

Le projet de loi de finances pour 1995 prévoit de créer un fond de péréquation du transport aérien dont les recettes proviendront d'une taxe de 4 francs par passager. Cela signifie qu'on veut faire payer aux usagers le coût de la déréglementation, sans régler pour autant les problèmes des petites lignes.

D'un mot, j'évoquerai la situation préoccupante de la construction aéronautique, qui subit le contrecoup des problèmes du transport aérien. Malgré les estimations pourtant plutôt prometteuses pour les industries française et européenne, son avenir est d'autant plus hasardeux que l'Etat se désengage financièrement.

Votre projet de budget, monsieur le ministre, reste inadapté aux enjeux, en ce sens qu'il consacre le passage du système des avances remboursables à celui des aides directes. Par ailleurs, il ne prévoit pas d'avances remboursables pour de nouveaux programmes.

D'une façon plus générale, force est de constater qu'il traduit votre volonté de maintenir le cap sur vos orientations néolibérales.

En effet, nous avons, en France, une culture de service public, principe républicain, véritable socle d'une démocratie, qu'il convient de pérenniser.

La France, de même que l'Europe, doit aujourd'hui protéger l'emploi et le niveau de vie de chacun. Pour éviter que, demain, les emplois dans le domaine de la filière aéronautique ne se trouvent délocalisés, il est nécessaire que des règlements français et communautaires soient promulgués sur le plan social.

Pour leur part, les élus communistes et apparentés souhaitent un moratoire mettant fin à la politique de déréglementation sauvage et demandent au Gouvernement de refuser toute politique à ciel ouvert avec les Etats-Unis.

Ils demandent par ailleurs que soit organisé un débat national sur le devenir du transport aérien dans notre pays, avec tous les partenaires concernés.

Je note que le rapporteur pour avis du budget de l'aviation civile s'est rendu compte des effets pervers de la privatisation et de l'ultralibéralisme sur le transport aérien, notamment pour la compagnie British Airways.

Chacun, ici, devrait savoir que la politique de déréglementation est le résultat de l'Acte unique et du traité de Maastricht, contre lesquels seul le groupe communiste, en tant que groupe, a voté.

M. Bernard Bosson, *ministre de l'équipement, des transports et du tourisme*. Cela n'a rien à voir !

M. Félix Leyzour. Je souligne que ce qui se passe en matière de transport aérien avec le gouvernement britannique ressemble étrangement à ce qui se passe avec les Américains pour l'accord du GATT dans le domaine de l'agriculture : pas d'aide nationale à l'agriculture, mais, eux, continuent d'aider la leur pour enlever les marchés ! Il en va de même dans le domaine de l'aéronautique.

La leçon qu'en tire M. Le Grand est non pas de défendre le service public français, qui n'avait pas à rougir de ses performances, mais de regretter qu'on n'ait pas liquidé le service public plus tôt et plus vite. Telle n'est pas notre position.

M. Jean-François Le Grand, *rapporteur pour avis*. C'est une interprétation personnelle et erronée !

M. Félix Leyzour. Les sénateurs communistes et apparentés ne peuvent donc pas voter votre projet de budget, monsieur le ministre, et soutiendront l'action unitaire organisée le 13 décembre prochain par les trois syndicats de l'aviation civile : la CGT, la CFDT et la SAPAC autonome. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Serge Vinçon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mon intervention concernera avant tout Air France et, dans un second temps, la construction aéronautique.

Il y a eu le rapport du Sénat, prémonitoire, mais suspect aux yeux des gouvernants d'alors.

Il y a eu, ensuite, le rapport Arthur Andersen, du prestigieux cabinet d'audit, qui était, je crois, peu différent du rapport sénatorial, mais comme il coûtait plus cher – on a parlé de 38 millions de francs, est-ce exact, monsieur le ministre ? – son seul coût lui donnait plus de crédibilité !

Il y a aujourd'hui le rapport François Dupuy, rapport de sociologue.

Les constats dressés dans ces trois rapports sont voisins : ils préconisent une réorganisation du travail. Intervenant en pleine crise, fin 1993, les sociologues sont parvenus à passer un message que les sénateurs et les experts comptables n'avaient pas su, ou pas pu, faire comprendre.

Je me souviens d'une anecdote. Notre mission de contrôle nous avait conduits à Lille. Après avoir ouvert une ligne Lille - New York pour contrer les initiatives d'UTA, Air France avait racheté son concurrent et, ensuite, pratiquement fermé la ligne qu'il venait d'ouvrir avec un seul vol tous les deux jours. Mais il y avait toujours trois personnes d'escale. Les sociologues appellent cela pudiquement : « problème d'organisation du travail ». Il y avait en effet urgence.

Je voudrais vous interroger, monsieur le ministre, sur les résultats du plan de redressement et de la mise en œuvre des centres de résultats. On me dit que les pilotes sont très réceptifs aux efforts de rationalisation. Ce point est fondamental, car leur adhésion n'était nullement acquise. Le personnel au sol, les autres personnels navigants seraient plus sceptiques. Qu'en est-il exactement ?

Le pari sur l'augmentation de la productivité de 30 p. 100 en trois ans est-il à notre portée ? Certains services ne sont-ils pas plus vulnérables que d'autres ? Je pense, en particulier, au service de la maintenance.

Le président Christian Blanc a donné deux ans à la compagnie pour se mettre au prix mondial. Ce pari est-il réaliste ? Que se passera-t-il s'il n'y arrive pas ? C'est avec une certaine inquiétude que j'observe le mouvement de délocalisation qui touche des secteurs que l'on n'imaginait pas devoir être touchés voilà encore quelques années.

Le rapporteur général nous a rappelé, voilà quelques jours, que la Chine fabrique des parties d'Airbus et des bouts d'aileron de l'ATR, et que Lufthansa fait entretenir sa flotte Boeing en Chine. Il y aurait, sur place, une dizaine d'Allemands et deux mille Chinois, les dix Allemands étant payés autant que les deux mille Chinois !

Swissair a entrepris, de son côté, une délocalisation par étapes de sa comptabilité méthodique et affirme que les tâches sous-traitées seront de plus en plus sophistiquées. Qu'en est-il aujourd'hui à Air France? Quels sont les projets?

Je rappelle que la France va prendre la présidence de l'Union européenne. Va-t-elle prendre des initiatives dans ces domaines? Est-ce possible? Est-il encore temps? Je rappelle que la maintenance représente neuf mille personnes. Toutes attendent le langage de la vérité. C'est celui que nous attendons aussi.

Je voudrais également vous interroger, monsieur le ministre, sur les réductions de salaires réels et sur le mécanisme d'actionnariat, en compensation des baisses de salaires.

Le Sénat a voté, voilà quelques mois, les dispositions législatives indispensables pour mettre en œuvre ce système. M. Cartigny avait craint que les délais de mise en œuvre ne soient un peu longs et ne répondent qu'imparfaitement à la situation d'urgence. J'avais d'ailleurs cosigné ses amendements pour accélérer les procédures de mise en œuvre. Mais nous n'avons pas été entendus.

Six mois après, que s'est-il passé? Avez-vous des précisions sur l'échéancier de ce projet et comment se présente-t-il? Quelles sont les réactions des différentes catégories de personnels à ce sujet?

Enfin, comme M. le rapporteur spécial, je m'inquiète, à mon tour, des pressions fiscales pesant sur le transport aérien.

Comme l'a noté M. Cartigny, les compagnies supportent chaque année, depuis sept ou huit ans, une taxe nouvelle. La logique budgétaire ne doit-elle pas parfois céder le pas à la logique économique et sociale? Le transport aérien est-il dans une situation à ce point florissante qu'il puisse supporter, sans sourciller, de nouvelles taxes? Il est à craindre que non. Les compagnies versent plus de six milliards de francs d'impôts et de redevances. Compte tenu des marges sur les passagers, toute nouvelle taxation peut être dramatique.

Je traiterai maintenant brièvement de la construction aéronautique.

Les problèmes sont, hélas! connus. Les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas de financer convenablement l'effort de recherche en amont, indispensable à la compétitivité de notre industrie. Mais il faut voir la situation en face: nous ne pouvons pas, compte tenu des contraintes budgétaires, engager les efforts de recherche nécessaires.

Là encore, je crains qu'une logique à court terme ne nous éloigne des vrais enjeux. La France a une industrie aéronautique complète et a pu fédérer les énergies européennes.

On ne cesse, à juste titre, d'évoquer les performances au sein du commerce extérieur de notre industrie aéronautique, de notre industrie spatiale, etc. Mais tout cela est fragile.

En 1969, les Américains, au faite de leur gloire, pouvaient légitimement sourire quand nous nous lançions à notre tour dans la conquête spatiale. Mais, vingt ans plus tard, Ariane est le premier lanceur mondial.

Aujourd'hui, l'Europe ne peut se satisfaire d'avoir obtenu la deuxième part du marché mondial des avions de transport: il faut qu'elle le demeure. Elle n'y parviendra qu'en faisant un effort de recherche massif.

Les Américains, comme les Européens, sont d'accord sur un seul point: il n'y aura de place, dans les vingt prochaines années, que pour deux constructeurs. La dif-

férence est que les Européens, en disant cela, pensent à Boeing et à Airbus, alors que les Américains pensent à Boeing et Douglas. On parle de la même chose, sans penser à la même chose! Rien n'est jamais acquis.

Or les 650 millions de francs de recherche sur les programmes communs de l'aviation civile et militaire, ramenés, selon les calculs de notre rapporteur, compte tenu des annulations sur d'autres lignes budgétaires, à 150 millions de francs, paraissent bien insuffisants pour répondre à ce défi.

Enfin, je souhaite connaître votre sentiment, monsieur le ministre, sur l'avenir du couple franco-allemand en matière aéronautique civile et militaire. Il n'y a pas eu de grande réussite qui n'ait reposé sur la collaboration franco-allemande. Quels sont les nouveaux projets?

Le président Louis Gallois a rappelé, voilà quelques semaines, qu'Airbus ne devait rien à la Communauté, car le groupement s'est construit sur les Etats et sur les industriels. C'est même tromperie que de faire croire le contraire. Peut-on, aujourd'hui, passer à une étape supérieure?

Nous savons tous que, dans le domaine militaire, l'ATF est un test de crédibilité. Comment pouvons-nous renforcer cette crédibilité dans le domaine commercial?

Le président Gallois a par ailleurs démontré que les Etats-Unis travaillent sur le projet du futur avion supersonique.

Après avoir réussi l'étonnante avancée technologique que nous connaissons avec Concorde, serons-nous dans la course, alors que les Américains ne s'opposent plus, sur le plan commercial, au développement du supersonique?

J'ai conscience, monsieur le ministre, de vous avoir posé beaucoup de questions. Elles ne sont pas inspirées par le doute. Elles veulent témoigner de l'intérêt que nous portons à l'aviation civile française et à sa compagnie nationale. Avoir vu juste sans avoir été entendu, voilà trois ans, nous donne le droit d'être exigeants aujourd'hui.

Les efforts du président Blanc sont incontestables, les vôtres aussi. Je vous soutiendrai donc sans réserve, avec mon groupe, en votant le projet de budget pour 1995 que vous nous présentez, tout en m'associant aux propos de mon collègue M. Gerbaud en ce qui concerne la plate-forme aéroportuaire de Châteauroux, ma solidarité attestant, s'il en était besoin, de la solidité de l'identité berrichonne! (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants, et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vais m'efforcer de répondre aux rapporteurs et aux différents orateurs aussi brièvement mais aussi complètement que possible.

Sur l'ambiance générale dans le domaine aérien, je crois que MM. Habert, Autain et Vinçon ont raison: nous sommes dans une phase d'espoir mais tout est encore fragile et il est clair que l'effort doit être maintenu.

Si vous le permettez, je voudrais exprimer franchement le fond de ma pensée en ce qui concerne la situation des compagnies Air France et Air Inter, sans aucun souci de polémique sur le passé, ce qui n'aurait aucun intérêt.

Nous avons soutenu pendant très longtemps, les uns et les autres, dans le domaine aérien, une politique d'ultra-protectionnisme. Ensuite, au fur et à mesure que nous voyions le monde s'engager dans une sorte d'ultralibéralisme, au lieu de freiner le mouvement, nous l'avons favorisé. Sans toujours en mesurer les conséquences, nous avons laissé la France accorder sa signature à une réglementation aérienne assez ahurissante, véritablement ultralibérale, presque caricaturale. On a d'ailleurs cru que ce qui était signé en 1990 valait pour 1997, mais les accords signés en 1992 ont révélé que cette réglementation était en réalité applicable dès 1993, du moins selon la Commission. Nous avons porté cela devant la Cour de justice.

Il y a eu une sorte de double discours - ce n'était certainement pas volontaire, mais c'était un fait, entre ce qui était admis par la France à Bruxelles et ce qui était dit à l'intérieur des compagnies.

C'est là que réside la cause fondamentale de la déflagration qui s'est produite au sein de la compagnie Air France, quand les hommes et les femmes de la compagnie se sont brutalement trouvés confrontés à des réalités qu'ils n'avaient jamais imaginées.

Compte tenu de cette évolution dans l'erreur, de ce passage d'un « trop de protectionnisme » à un « trop d'ultralibéralisme », peut-être une telle déflagration était-elle nécessaire pour pouvoir reconstruire ? Par moments, je l'avoue, je me demande si elle n'était pas inéluctable. Toujours est-il que, à l'intérieur d'Air France, la secousse a été redoutable.

Sur la proposition du président que j'ai choisi et de l'équipe de direction dont il s'est entouré, le personnel et, on oublie trop souvent de le dire, les syndicats - car nombreux sont ceux, y compris, les plus importants d'Air France, qui se sont battus pour le plan, pour le oui au référendum - ont accepté la mise en œuvre d'un projet ambitieux, difficile, mais indispensable pour sauver les 40 000 emplois de la compagnie et notre pavillon national.

Nous devons mener en permanence une double politique : nous battre contre l'ultralibéralisme ambiant et pour une concurrence maîtrisée, loyale et saine, tout en disant à nos compagnies qu'elles doivent se « mettre dans le coup » de la concurrence. En effet, d'une part, on ne pourra pas les protéger, d'autre part, il faut bien que le consommateur puisse obtenir d'Air France ou d'Air Inter des prix comparables à ceux qui sont offerts par la concurrence.

Il est donc nécessaire de tenir en permanence les deux discours. Si l'on ne tient que l'un des deux, on va à la catastrophe. Si l'on dit que tout vient de l'extérieur, nos compagnies n'ont plus qu'à renoncer à l'effort.

Ce discours serait faux. A l'inverse, si l'on dit que tout dépend de l'effort des compagnies et si l'on n'a pas de volonté d'essayer d'aller vers une concurrence plus loyale et plus saine, on les met dans une situation désespérée.

J'en viens à l'application du plan, qui préoccupe M. Vinçon.

Globalement, la mise en œuvre du plan pour la reconstruction d'Air France se déroule conformément aux objectifs retenus. Les pertes de l'entreprise qui, à l'automne dernier, atteignaient 500 millions de francs par mois, ont déjà été réduites de moitié. Pourtant, les coûts unitaires continuaient de descendre pendant cette période.

Les nouvelles structures se mettent progressivement en place, avec notamment la constitution des nouveaux centres de résultats, le 1^{er} septembre 1994. Le nouveau

statut commun au personnel au sol, au personnel navigant technique et au personnel navigant commercial, ainsi que les annexes spécifiques à ces catégories de personnel ont été approuvés.

En termes de recettes, les résultats sont légèrement inférieurs aux prévisions, malgré la forte croissance du trafic, puisque les coûts unitaires sont en baisse.

En matière de productivité, les négociations avec les organisations représentatives du personnel sont en cours. Elles ont déjà permis d'aboutir à un certain nombre d'accords.

L'accélération de la mise en œuvre du plan de redressement, intitulé par son président, dans le référendum, « Plan de reconstruction de la compagnie », ainsi que le renforcement des mesures d'économies, notamment sur les achats, doivent permettre à Air France d'atteindre pleinement les objectifs qu'elle s'est fixés dans ce plan.

En ce qui concerne l'actionnariat, les discussions sont en cours. L'ensemble des salariés ont reçu un document, et ils doivent y répondre avant le 22 décembre.

De nombreux efforts restent à accomplir. Air France peut s'en sortir : ses chances ont considérablement augmenté. Mais nous n'avons pas gagné, c'est tout à fait clair, et il faut poursuivre courageusement la route.

En ce qui concerne la situation d'Air Inter, chacun sait qu'elle est exactement identique à celle d'Air France, contrairement à ce que croyait le personnel d'Air Inter il y a encore peu de temps.

J'espère bien, en tant que président du Conseil des ministres européens à partir du 1^{er} janvier, parvenir à convaincre la Commission et obtenir une majorité qualifiée pour annuler ce qui a été fait et accepté par la France.

Je rappelle que cette réglementation, d'après la Commission, s'appliquera en 1997 dans notre pays - elle s'applique déjà sur certaines lignes - qu'elle permet à une compagnie faisant du transport intérieur d'acheter la totalité de ses avions hors d'Europe, de les entretenir hors d'Europe, de ne pas employer un seul Français ni même un seul Européen, et qu'elle prévoit que ni le SMIC ni nos couvertures sociales ne s'appliquent à ces employés.

Telle est la réglementation que la France a acceptée en 1990 et en 1992, en apposant sa signature.

M. Emmanuel Hamel. Il est bon de le rappeler, car on le paie maintenant !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il nous faut donc revenir sur cet engagement, et il est important que nous le fassions ensemble.

Nous devons réussir à convaincre la Commission qu'il est impossible qu'il n'y ait pas de salaire minimum et qu'il n'y ait pas de couverture sociale minimum si nous voulons une concurrence loyale et saine, et non pas une véritable jungle sociale. C'est un combat difficile.

Il faut que la partie d'Air France qui est ouverte à l'Europe et la partie d'Air Inter qui va s'ouvrir à l'Europe parviennent ensemble à conquérir le marché européen. Car ce qui est extraordinaire, c'est que les autres compagnies viennent faire concurrence aux nôtres et que les nôtres paraissent quelquefois paralysées lorsqu'il s'agit de porter la concurrence à l'extérieur en Europe. C'est tout le combat mené par les deux présidents, Christian Blanc et Michel Bernard. Ce combat vaut d'être fortement soutenu parce qu'il est particulièrement méritoire.

M. François Autain. Et le versement de la dotation ?

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. J'y viens, monsieur Autain !

M. François Autain. Ah !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mais vous me permettrez de dire, avec un sourire, que je connais très bien la règle qui s'applique en matière de transport aérien : chaque fois que cela va mal, c'est de la faute du ministre et chaque fois que cela va bien, c'est grâce à la compagnie ! *(Sourires.)*

En ce qui concerne la construction aéronautique civile, je répondrai à MM. Cartigny, Le Grand, Autain, Leyzour et Vinçon qu'il n'est pas question d'abandonner le système des avances remboursables. Celui-ci demeure indispensable. D'ailleurs, ce système est maintenu sur les avions en cours de réalisation. Toutefois, on ne peut pas subventionner des projets qui n'existent pas. Si les projets qui ont été montés réussissent, ils n'ont plus besoin du soutien des avances remboursables, précisément parce qu'ils ont réussi.

S'agissant de l'aide à la recherche en amont, je rappelle que l'augmentation est de 32,4 p. 100 pour les autorisations de programme et de 55,9 p. 100 pour les crédits de paiement.

Au total, entre les avances remboursables et la recherche en amont, l'augmentation des crédits est de 10,6 p. 100. Je veux bien que ce soit insuffisant, mais alors, quelle critique pour mes prédécesseurs ! Une augmentation de 10,6 p. 100 présentée comme un désengagement de l'Etat : il y a des moments où la caricature est une réponse en elle-même !

M. Jean-François Le Grand, rapporteur spécial. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ces crédits, je le rappelle, sont intégralement affectés à la construction aéronautique civile.

Les 650 millions de francs d'autorisations de programme sont transférés sur mon budget pour être gérés par mes services, comme les années précédentes. Je vous garantis qu'ils seront affectés à 100 p. 100 à la recherche civile.

M. Cartigny m'a interrogé sur les initiatives européennes.

J'essaie sans relâche de sensibiliser nos partenaires, car je partage totalement votre conviction à cet égard, monsieur le sénateur. C'est vrai pour les discussions du GATT. C'est vrai sur les coopérations industrielles. Il n'y a pas de vraie volonté. Disons-le franchement, un certain nombre de pays ne sont pas intéressés. Quant aux autres, ils sont davantage concurrents que partenaires.

Ainsi, la Communauté ne consacre que 240 millions d'ECU au plan de recherche de quatre ans. Ce n'est pas la volonté de la Communauté ou de la Commission qui est en cause : simplement les Etats n'ont guère envie de faire plus.

Il faut que, l'année prochaine, nous arrivions à faire bouger les choses. J'ai la volonté d'accroître la coopération industrielle, notamment la coopération franco-allemande, je le précise à M. Vinçon. Bien entendu, une fois ces coopérations industrielles décidées, il faut amener la Communauté à les soutenir.

En ce qui concerne le supersonique de deuxième génération j'indique, pour répondre à MM. Cartigny et Vinçon, que les Etats-Unis font effectivement un effort considérable. Il est clair que l'Europe ne peut pas être absente, d'autant qu'il n'y a pas de place pour financer plusieurs projets au niveau mondial, comme vous l'avez souligné.

La France a commencé d'accomplir un effort de son côté. L'Europe doit progressivement le compléter et nous devons explorer la voie d'une coopération avec les Etats-Unis, en faisant attention à ce qu'elle aille bien jusqu'au bout, ce qui n'est pas évident.

En ce qui concerne la volonté de maîtrise des redevances - je tiens à répondre très précisément à M. Cartigny sur ce sujet, ainsi qu'à M. Vinçon - je comprends bien qu'on puisse estimer, dans l'absolu, que la situation n'est pas suffisante, mais c'est tout de même la première fois qu'un effort est accompli dans ce domaine.

S'agissant de la redevance de navigation aérienne, la redevance de route baisse de 2,1 p. 100 et la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne diminue de 6,7 p. 100.

Quant à la redevance de contrôle technique, la part de celle-ci correspondant au coût non directement imputable aux compagnies aériennes ne sera pas perdue en 1995, je le rappelle. Cela constitue un nouvel allègement de 46 millions de francs.

Par ailleurs, les taux de la taxe de sécurité et de sûreté sont maintenus à 10 francs pour les passagers embarquant sur les vols nationaux et à 17 francs pour ceux qui empruntent les vols internationaux.

Je répondrai maintenant à MM. Cartigny et Le Grand à propos du fonds de péréquation du transport aérien. La création de ce fonds a donc été proposée par le comité Abraham, qui a été mis en place suite à votre suggestion, monsieur Le Grand. Si j'ose dire, la punition consistait, après en avoir suggéré la création, à en être membre ! *(Sourires.)*

J'ai beaucoup insisté pour que la création de ce fonds soit inscrite dans le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ; je suis heureux que M. le ministre de l'intérieur ait bien voulu reprendre cette idée.

Le Gouvernement est favorable, que cela soit bien clair, à la limitation du champ d'intervention dudit fonds aux seules dessertes aériennes intérieures.

S'agissant de la liaison bord à bord entre le continent et la Corse, il existe un dispositif spécifique prévoyant le versement d'une subvention au titre de la continuité territoriale. Le Gouvernement n'entend pas substituer à cette subvention le recours au fonds de péréquation.

Je répondrai maintenant à MM. Cartigny et Le Grand au sujet du montant de la taxe de péréquation.

Monsieur Cartigny, vous auriez préféré que cette taxe soit fixée à 2 francs pour la première année puisque nous n'aurons effectivement pas besoin de plus. Je vous proposerai tout à l'heure un amendement tel que les 4 francs qui ont été retenus ne s'appliquent, en 1995, qu'à partir du 1^{er} juillet. Ainsi, nous allégerons d'autant la charge. J'espère, de la sorte, vous donner satisfaction dans le résultat, si ce n'est dans la forme.

M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis. C'est astucieux !

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. Très bien ! Nous apprécions !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Sur l'organisation de la DGAC, j'espère vous rassurer, monsieur Cartigny. Si tout n'est pas parfait, reconnaissons-le, la direction générale de l'aviation civile est confrontée à une évolution extraordinairement brutale. Elle s'efforce de faire face à des difficultés considérables. Pour autant, des améliorations sont

possibles et nécessaires. Avec les missions que vous avez et que vous allez effectuer, je le dis clairement, monsieur Cartigny, vous nous aidez à aller plus loin, et je vous en remercie.

Je veux travailler à cette amélioration du service, dans l'intérêt de tout le monde, à commencer par la DGAC elle-même, en liaison avec vous et dans la transparence la plus totale d'ailleurs ; qu'il s'agisse de l'administration, de votre assemblée, de vos commissions ou de moi-même, nous visons tous le même but.

C'est dans cet esprit que je veux travailler pendant ces six mois avec vous, notamment après qu'est intervenu le protocole de la DGAC, qui a mobilisé le nouveau directeur et qui permet maintenant à cette direction d'être libérée de ce souci pour porter tous ces efforts vers son organisation et vers une plus grande prise en compte de l'Europe. Il s'agit pour elle d'influer sur les décisions prises à Bruxelles, puis, lorsqu'elles sont prises, de les faire connaître. C'est l'un des points de votre rapport, monsieur Cartigny, que je veux mettre en œuvre.

En ce qui concerne les enquêtes consécutives aux accidents, l'arrêté relatif aux commissions d'enquête est paru le 14 octobre 1994 et il a repris votre suggestion en la matière consistant à prévoir la participation d'une personnalité et d'experts de l'industrie.

S'agissant du fonctionnement du contrôle technique, vous avez déploré les délais, monsieur Cartigny, notamment au stade de la certification des aéronefs. A cet égard, je tiens à souligner que, depuis plusieurs années, des évolutions sont intervenues.

Aujourd'hui, l'instruction d'une certification est effectuée conjointement par les autorités aéronautiques de vingt-trois pays européens, regroupées au sein des JAA, les *joint aviation authorities*. Si la contrepartie de l'obtention par l'industriel d'une certification conjointe, par plus de vingt pays, de ses produits est sans doute une certaine lourdeur du processus, les délais d'instruction sont du même ordre que ceux qui sont observés chez nos partenaires de la FAA, la *Federal Aviation Authority*. On essaiera de faire mieux, mais c'est déjà un acquis.

Vous avez également déploré les retards pris dans la certification « transport public » du bimoteur à turbine TBM, alors que cet appareil est certifié au Canada. Ce n'est pas le problème de la certification de l'avion qui est posé ; le problème, c'est que la réglementation française interdit le transport aérien public de passagers avec un monomoteur.

Nous étudions la possibilité de faire évoluer cette réglementation mais les données dont nous disposons sont encore insuffisantes. Par conséquent, le problème est plus complexe que celui que vous avez mentionné, même si la situation est bien celle que vous avez dénoncée.

S'agissant de l'évolution du système de formation, le nombre et la dispersion des centres de formation des apprentis constituent un problème réel, comme vous l'avez souligné, monsieur Cartigny. Ce problème apparaît comme particulièrement critique en cette période de crise.

Je ne peux pas oublier que chacun de ces centres correspond à un pôle d'emplois et que, partout où je vais, on me demande des plans de charge et non pas, évidemment, de procéder à des fermetures.

L'harmonisation des réglementations européennes accroît inéluctablement la concurrence et élargit le marché de l'emploi des personnels navigants techniques, les PNT.

Comme vous l'avez souligné, nous avons à adapter le système français de formation. Nous y travaillons. Je suis certain que c'est possible et que nous pourrions le faire dans la transparence la plus totale, avec l'aide de vos commissions, mesdames, messieurs les sénateurs.

J'espère avoir ainsi répondu à l'essentiel de vos interrogations...

MM. Jean-Louis Carrère et François Autain. Non !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. ... monsieur le président Cartigny !

Un peu de patience, messieurs, je n'ai pas fini !

En ce qui concerne la recapitalisation d'Air France - je réponds là à MM. Le Grand, Autain et Leyzour - le Gouvernement s'est engagé à concurrence de 20 milliards de francs, pour une première tranche de 10 milliards de francs et deux tranches de 5 milliards de francs.

Par décision du 27 juillet 1994, la commission a donné son accord, tout le monde le sait. La première tranche sera intégralement versée d'ici à la fin de l'exercice comptable 1994 d'Air France, qui se termine le 31 mars. L'Etat tiendra son engagement. Aujourd'hui, un peu plus de 3 milliards de francs ont déjà été versés.

J'en viens à l'ATF, à propos duquel m'a interrogé M. Habert.

Cet avion turbopropulseur, aux caractéristiques de décollage et d'atterrissage très spécifiques, répond à un cahier des charges très différent de celui des avions civils, même de caractéristiques comparables.

Cependant, si ce projet était lancé, il est évident que certains équipements pourraient être communs et donc donner lieu à des séries plus importantes et à donc des réductions de coûts.

Ce projet, qui serait conduit dans un cadre européen, pourrait offrir une possibilité de participation des entreprises françaises, en premier lieu Aérospatiale et la SNECMA. C'est principalement mon collègue le ministre de la défense qui dirige ce projet et, pour ma part, je ne peux pas vous en dire davantage.

J'en viens à la desserte du grand Bassin parisien, plus généralement au problème de l'utilisation de nos infrastructures aéroportuaires, pour répondre à MM. Autain et Gerbaud, et pas M. Vinçon.

M. Serge Vinçon. C'est cela : par solidarité berri-chonne !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je serais incapable de décider.

En fait, il y a cinq ans qu'une décision aurait dû être prise.

Votre critique est sévère, mais je la comprends. Aucun élément nouveau n'est apparu depuis.

Je n'ai d'ailleurs rien trouvé sur le sujet, lors de ma prise de fonctions.

Personne ne s'est précipité - soyons francs entre nous - pour construire la troisième piste, voire la quatrième ou la cinquième. Personne !

J'ai voulu lancer la troisième piste. J'ai nommé un expert, qui a pris de nombreux contacts. Je croyais que tout était au point. Or, je me suis aperçu qu'un véritable problème se posait dans la vallée de Montmorency et que les études n'étaient pas totalement terminées.

Je ne suis pas certain, je le dis franchement, que la piste doit être impérativement construite là où elle est prévue. Je ne pense pas qu'il soit très difficile de la réaliser plus loin. Je ne suis pas certain que les technocrates n'aient pas pris en la matière la décision à la place des

politiques. Voilà la réalité. (*M. Machet applaudit.*) C'est pourquoi, ne voulant pas me laisser imposer cette décision, j'ai jugé nécessaire d'ouvrir un dialogue, pour pouvoir me prononcer dans la plus grande transparence. L'époque où l'Etat pouvait trancher sans tenir compte des citoyens et des élus, sur des dossiers mal ficelés, est révolue!

M. Etienne Dailly. Très bien!

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le courage politique consiste par moment à rouvrir un dossier, à l'examiner dans la plus complète transparence et à trancher le moment venu. Il ne peut pas y avoir, selon nous, de décision sans concertation, et pas plus, d'ailleurs, de concertation indéfinie sans décision.

M. Jean-Louis Carrère. Très bien!

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je disais tout à l'heure, à propos des autoroutes, qu'il restera à mes successeurs 150 kilomètres à tracer sur les 2 200 kilomètres prévus. Alors que l'on ne nous dise pas que nous n'avons pas su prendre de décision, pendant dix-huit mois!

Nous avons arrêté le tracé du TGV Méditerranée. Ne nous dites pas que nous n'avons pas le courage de décider!

Un vrai problème se pose : celui de l'évolution d'Orly.

De quelle situation ai-je hérité? En fait, 330 000 autorisations de vol doivent être accordées à Orly. Or, dans le même temps, nous avons été rappelés à l'ordre par la Commission. Si j'ouvre une piste supplémentaire, les autorisations passeront de 200 000 à 300 000. Sans que je m'en sois aperçu, la situation a perduré. Or je m'aperçois que notre réglementation est contraire à celle de Bruxelles. Telle est la raison pour laquelle j'ai dû attendre, pour changer la réglementation française afin de protéger les riverains d'Orly et maintenir le nombre de mouvements à 200 000. Sinon nos concitoyens se seraient révoltés.

M. Félix Leyzour. Heureusement qu'ils se sont exprimés!

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Heureusement qu'on a changé ce qui aurait dû l'être depuis plusieurs années!

En ce qui concerne Roissy, on peut se demander si d'autres plates-formes doivent être créées. J'ai demandé à l'un de mes prédécesseurs, M. Jacques Douffiagues, de bien vouloir animer une commission pour éclairer le débat, et non pour le trancher. M. Jean-François Le Grand a bien voulu accepter de siéger dans cette commission. Elle a pour objet de garantir une transparence totale du dossier et de permettre à mon successeur de prendre la décision en toute connaissance de cause. Je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour aider cette commission.

J'espère que les études pourront m'être remises avant la fin du mandat du présent gouvernement, afin que le dossier soit au point, car il faudra que la décision soit prise à la fin de l'année 1995. On ne peut plus perdre de temps.

A ce propos, j'indique que le problème de la plate-forme de Vatry ne dépend pas de la volonté gouvernementale. Cette plate-forme existe. Le conseil général dit qu'il est prêt à la financer à 100 p. 100 et qu'il est possible d'avoir une plate-forme 100 p. 100 fret.

Si la France refuse, l'opportunité se reportera sur une base canadienne abandonnée en Allemagne, au nord de Strasbourg.

Si, réellement, il existe une chance, l'Etat peut-il s'opposer à des collectivités locales majeures, qui prennent 100 p. 100 des risques? Je n'ai aucun élément pour répondre négativement. C'est la raison pour laquelle j'ai dit « oui » à ce qui peut être une chance.

Personne actuellement n'est capable de dire si l'idée d'une plate-forme 100 p. 100 fret est valable.

Dans certains cas, cela vaut la peine de prendre des risques et de ne pas laisser une opportunité à un autre territoire européen.

Cela n'a rien à voir avec le problème de Châteauroux.

Je connais le site de Châteauroux. C'est une chance pour le pays. C'est la raison pour laquelle, en attendant les conclusions de l'enquête générale, je maintiens le système de contrôle aérien sur cette base, puisque sa suppression entraînerait une situation irréversible.

Tout permet de penser que Châteauroux est une carte qu'il ne faut pas négliger.

Voilà très clairement la position qui a été prise et qui n'a rien d'un atterroissement. Elle me paraît tenir compte du respect des citoyens, des élus, et correspondre à la nouvelle manière de dialoguer avec le peuple pour les décideurs que nous sommes.

En ce qui concerne la concurrence dans le domaine du transport aérien, et notamment les conditions favorables dont British Airways a bénéficié, j'ai vivement apprécié les vérités rappelées à cette tribune par MM. Jean-François Le Grand et Habert.

L'année dernière, mes correspondants britanniques ne m'ont jamais caché que, si le volume de l'aide de l'Etat français à Air France était supérieur à ce qui avait été donné à British Airways, le fait d'effacer les 20 milliards de francs, qui correspondait à la moitié des dettes d'Air France, était, en pourcentage, très inférieur à ce qui avait été fait en la matière pour British Airways avant la privatisation.

On trouve là, comme d'habitude, un double discours : le Royaume-Uni est ultralibéral chaque fois que ses intérêts vont dans le sens du libéralisme et il est protectionniste chaque fois que ses intérêts ont besoin du protectionnisme!

Je suis tout à fait prêt à diligenter une enquête plus approfondie, après celle qui a été faite par mes services et celle qui a été menée, parallèlement, par Air France, au moment où British Airways vient de porter plainte contre la recapitalisation d'Air France, enquête qui pourrait être élargie à d'autres pratiques qui ont cours en Europe.

J'en terminerai sur ce sujet en répondant à MM. Jean-François Le Grand, Cartigny, Habert et Vinçon.

A la vérité nous menons un double combat.

Nous luttons pour le maintien d'une concurrence loyale et saine. Les problèmes que nous connaissons dans le domaine aérien datent des accords signés par la France seule en 1990 ou signés à douze mais ratifiés par la France en 1992. Ils n'ont vraiment absolument rien à voir avec le traité de Maastricht, ni de près ni de loin. C'est un premier point que je me permets de rappeler, au nom de la vérité des faits.

Le problème que nous avons est celui de l'engagement pris par le gouvernement précédent. Je ne sais pas ce que nous aurions fait si nous avions été aux affaires à ce moment-là, je constate les faits.

Nous avons déposé un mémorandum pour que s'instaure une concurrence loyale et saine dans le ciel européen. Je vais en déposer un autre sur la défense du service public, pour que soit élaborée une charte européenne du

service public. Le projet est presque terminé et j'entends bien le déposer dans le cadre de la présidence française, en janvier.

Nous avons la volonté de revenir sur les accords de 1990 et 1992, sur l'ultra-libéralisme que j'évoquais tout à l'heure, pour rechercher cette concurrence loyale et saine.

Ayant constaté que nos amis britanniques distribuaient dans l'Europe entière une plaquette vantant les mérites de l'ultralibéralisme appliqué aux transports, j'ai fait imprimer, en langue française et en langue anglaise, une plaquette décrivant ce que le service public et la concurrence maîtrisée apportent aux citoyens, notamment en matière sociale. Nous avons fait distribuer cette plaquette dans toute l'Europe parce qu'il n'y aucune raison que seul l'ultralibéralisme s'exprime. (*M. Machet applaudit.*)

Je m'étonne que ce combat n'ait jamais été mené au cours des années précédentes.

Parallèlement, l'effort à demander aux compagnies doit être proclamé. Laisser croire à ces dernières que les solutions viendront de l'extérieur, qu'elles n'ont pas d'effort à produire est extrêmement dangereux ; cela conduirait à la catastrophe.

Il faut leur dire que nous mettrons tout en œuvre pour essayer de créer un cadre de concurrence loyale, saine et maîtrisée, mais qu'elles doivent être compétitives, car le service public doit être d'abord et avant tout le garant d'une bonne gestion, parce que l'argent public est sacré !

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Il n'est pas possible que, au nom d'une conception ringarde du service public, des vols coûtent deux fois plus cher aux Français qu'aux autres Européens. Ce serait diminuer les chances de voyager de notre peuple. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

Nous avons donc à mener ces deux politiques simultanément.

Permettez-moi de souligner qu'après la secousse de l'année dernière, due à un passé dont nous sommes largement coresponsables, qu'après l'acceptation de l'ultralibéralisme en 1990 et en 1992, ce gouvernement est le premier à avoir une ligne de conduite qui me paraît équilibrée et loyale, qui consiste à demander à nos compagnies de faire preuve de courage et, en même temps, à leur apporter son soutien. Les 20 milliards de francs accordés par l'Etat constituant, en quelque sorte, un accompagnement aux efforts consentis par les personnels d'Air France, que je salue.

M. Emmanuel Hamel. Nous aussi !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Parallèlement, il importe de mener un combat en Europe.

J'ai trop entendu le discours de certain président d'Air France faisant croire au personnel que tout le problème avait son origine à l'extérieur, décourageant ainsi les efforts internes !

M. Serge Vinçon. C'est exact !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Nous avons la volonté de mener ce double combat, et j'espère que notre pavillon national pourra un jour regagner des parts de marché sur British Airways. C'est en tout cas le vœu que je forme pour lui. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits inscrits à la ligne « Equipement, transport et tourisme » et figurant aux états B et C.

Je rappelle que le Sénat a examiné, le samedi 3 décembre, les crédits relatifs à la mer et au tourisme et, aujourd'hui même, les crédits relatifs à l'urbanisme et aux services communs et ceux afférents aux transports terrestres, aux routes et à la sécurité routière.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III : 41 013 867 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre III. - (*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre IV : 2 070 689 719 francs. » - (*Adopté.*)

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme, 8 597 282 000 francs ;

« Crédits de paiement : 3 854 031 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Titre VI. - Autorisations de programme : 2 328 853 000 francs ;

« Crédits de paiement : 1 030 907 000 francs. » - (*Adopté.*)

J'appelle maintenant en discussion, en accord avec la commission des finances, l'amendement n° II-44, tendant à insérer un article additionnel après l'article 57.

Article additionnel après l'article 57

M. le président. Par amendement n° II-44, le Gouvernement propose d'insérer, après l'article 57, un article additionnel ainsi rédigé :

« Sous réserve des décisions de justice devenues définitives sont validés :

« - l'arrêté du 21 décembre 1992 fixant les conditions d'établissement et de perception de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ;

« - l'arrêté du 29 décembre 1993 fixant les conditions d'établissement et de perception de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne. »

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Cet amendement tend à valider la perception des redevances pour services terminaux de la circulation aérienne en 1993 et 1994.

Le montant des titres émis a représenté, en 1993, 923 millions de francs. Cette validation est apparue nécessaire par le recours de la Chambre syndicale du transport aérien devant le Conseil d'Etat, contestant ces redevances.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement, après l'allègement des charges qu'il a décidé et constatant que les paiements ont été repris par les compagnies aériennes, souhaite valider la perception de ces sommes, et non pas les voir s'évanouir.

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

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, par cet amendement, le Gouvernement souhaite insérer un article

additionnel dans le projet de loi de finances, afin de valider rétroactivement les arrêtés fixant la redevance pour services terminaux.

Cet amendement a été déposé hier soir. La commission n'a pu se réunir. Cependant, j'interviens en tant que rapporteur spécial, après m'en être entretenu avec le président de la commission et le rapporteur général.

De quoi s'agit-il ? Les arrêtés fixant la redevance pour services terminaux ont été déferés devant le Conseil d'Etat, qui n'a pas encore rendu son arrêt.

L'article additionnel prévu par cet amendement vise à valider ces arrêtés. On voit bien l'intérêt de l'Etat, puisque cet article lui permettrait d'éviter le remboursement des sommes perçues, qui s'élèvent à 923 millions de francs.

Toutefois, je ne me place pas du seul point de vue de l'Etat ou, plutôt, du ministre du budget. Je voudrais que M. le ministre des transports et le Sénat se placent aussi du point de vue des compagnies. La situation est alors fort différente.

En effet, certaines compagnies ont payé leur redevance, d'autres ne l'ont pas acquittée ou ont entamé un contentieux. L'article fige la situation puisque celles qui ont payé la redevance ne récupéreront jamais leurs versements, alors que celles qui ne l'ont pas acquittée ne la paieront jamais. Cela s'appelle « rupture de concurrence ». Pour éviter de rembourser, l'Etat se fait complice d'une rupture d'égalité entre les compagnies. Cela me paraît très dangereux.

Cette procédure de validation n'est pas courante, mais il existe des précédents. Ainsi, en 1982, une loi de validation de l'impôt sur le revenu en Nouvelle-Calédonie est intervenue dans les mêmes circonstances, c'est-à-dire par anticipation d'un contentieux.

Je reconnais qu'il est difficile pour l'Etat de rembourser près d'un milliard de francs dans la période actuelle, mais j'insiste aussi sur le caractère critiquable de cette mesure.

Au total, je considère que le texte proposé est plus qu'imparfait, mais que, parfois, nécessité fait loi. Je crois ne pas trahir la pensée de M. le président de la commission des finances et de M. le rapporteur général en laissant cet amendement à l'appréciation du Sénat.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-44.

M. Etienne Dailly. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Etienne Dailly. Je voudrais d'abord que M. le ministre soit bien convaincu que, sur le fond, il n'y a aucun problème entre nous et que si j'interviens contre l'amendement, c'est plutôt pour rendre service au Gouvernement en le mettant en garde car, dans sa rédaction actuelle, cet amendement est contraire à la Constitution.

Si nos collègues socialistes, comme ils en ont l'habitude, déferent cette loi de finances devant le Conseil constitutionnel (*Sourires sur les travées socialistes*) et même si leur recours ne comporte pas de moyen concernant cet article, il n'en restera pas moins que le Conseil constitutionnel - car chacun sait que lorsqu'il est saisi d'un article d'une loi il est tenu d'examiner l'ensemble de la loi - déclarera cet article contraire à la Constitution.

Je rappelle que votre amendement est ainsi rédigé : « Sous réserve des décisions de justice devenues définitives, sont validés :

« - l'arrêté du 21 décembre 1992 fixant les conditions d'établissement et de perception de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ; » - en 1993,

cette date n'est pas précisée dans le texte mais il est évident qu'il s'agit de cette année-là puisqu'on raisonne année par année !

« - l'arrêté du 29 décembre 1993 fixant les conditions d'établissement et de perception de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne. » - en 1994.

Cet amendement a été déposé - vous l'avez dit, monsieur le ministre, et vous aussi, monsieur le rapporteur, car la chambre syndicale des transports aériens a déferé les deux arrêtés au Conseil d'Etat. Cependant - et M. le rapporteur l'a souligné - le Conseil d'Etat ne s'est pas encore prononcé. Par conséquent - et d'ailleurs vous l'expliquez vous-même dans l'exposé des motifs - « il importe de prévenir tout risque de vide juridique au titre du passé, les arrêtés visés par le présent article faisant l'objet d'une contestation devant le Conseil d'Etat ». Ainsi, il s'agit d'une validation par précaution. Or, on ne peut pas valider un texte qui est encore en vigueur, qui n'a pas été « cassé » par le Conseil d'Etat. Première remarque.

Deuxième remarque : ce texte est de toute manière très mal rédigé, et je m'en explique.

De deux choses l'une : ou bien vous voulez dire aujourd'hui que « la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne est établie et perçue dans les conditions prévues par l'arrêté du 21 décembre 1992 » et la même chose pour l'arrêté du 29 décembre 1993 et l'année 1994 à savoir « la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne est établie et perçue dans les conditions prévues par l'arrêté du 29 décembre 1993 », alors on ne pourra pas vous accuser de « valider » des arrêtés toujours en vigueur. Mais alors votre texte n'en est pas moins contraire à la Constitution car ces dispositions relèvent du domaine réglementaire et nous ne pouvons pas - sans violer les articles 34 et 37 de la Constitution - par une loi pénétrer dans le domaine réglementaire, et cet article sera « cassé » par le Conseil constitutionnel.

Ou bien les arrêtés ont été cassés par le Conseil. Alors oui, vous avez le droit de valider mais - l'expression vous a d'ailleurs échappé malgré vous, monsieur le ministre - vous n'avez pas le droit de valider des textes cassés mais seulement l'établissement et la perception de la redevance.

En effet, la décision n° 119 du Conseil constitutionnel en date du 22 juillet 1980 précise que pour qu'une validation soit régulière, « il convient qu'elle soit justifiée par la préservation de la continuité du bon fonctionnement du service public ». C'est le cas ! Donc si les arrêtés sont « cassés » et lorsqu'ils l'auront été, on pourra procéder à une validation, mais, toujours aux termes de la même décision, il est interdit de valider un texte cassé. Il résulte de la jurisprudence constante du Conseil constitutionnel que la validation par le législateur ne constitue pas une atteinte à l'autorité de la chose jugée dès lors qu'elle n'a pas pour objet de rétablir rétroactivement la validité d'un décret ou d'un arrêté.

Par conséquent, lorsque votre texte aura été « cassé », monsieur le ministre, vous devrez le rédiger différemment. Il conviendra alors de préciser non pas que sont validés les arrêtés qui ont été cassés - le Conseil constitutionnel ne vous le permet pas ! - mais que l'établissement et la perception de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne sont validés pendant les années 1993 et 1994, dans la mesure où cette redevance a été établie et perçue dans le strict respect des dispositions des arrêtés du 21 décembre 1992 et du 29 décembre 1993. Je le répète : vous ne pouvez pas valider un texte

qui a été « cassé ». En revanche, vous pouvez valider ce qui a été fait en vertu du texte « cassé », à condition, bien entendu, qu'il ne s'agisse que de cela.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous donner un conseil.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Oh oui !

M. Etienne Dailly. Si j'étais à votre place, je prendrai l'une des deux solutions suivantes.

La première consiste à retirer l'amendement. Comme il tend à insérer un article additionnel après l'article 57, vous pouvez réfléchir d'ici à samedi et le redéposer éventuellement. Certes, cet amendement relevait bien de la présente discussion en présence de M. le ministre des transports, puisqu'il concerne le transport aérien. Cependant, rien ne s'oppose non plus à ce que cette disposition soit examinée dans l'ordre chronologique, c'est-à-dire après l'article 57. Vous avez donc la possibilité de retirer cet amendement. Comme vous avez le droit de déposer un amendement à tout moment, après vous être concerté avec les services du budget et après avoir réfléchi aux propos que je viens de tenir, comme vous ne voulez pas que le texte soit « cassé » par le Conseil constitutionnel, vous en déposerez un samedi, lors de l'examen de la deuxième partie de la loi de finances.

La seconde solution consiste à demander la réserve de cet amendement jusqu'après l'examen de l'article 57, samedi, lors de la deuxième partie de la loi de finances. Dans la mesure où la commission des finances et le Sénat accepteraient cette solution - je ne vois d'ailleurs pas pourquoi ils ne vous suivraient pas si telle est votre préférence - la Haute Assemblée pourra examiner cette disposition samedi.

Je ne pense pas, monsieur le ministre, que vous souhaitiez prendre le risque de voir la disposition « cassée » par le Conseil constitutionnel. Je suis le premier à considérer qu'il faudra faire quelque chose. En l'état, nous voterions un texte qui ne résistera pas à l'examen de la Haute Juridiction.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, après avoir entendu MM. Cartigny et Dailly, il me paraît plus simple, puisque cet amendement a été corédigé avec le ministre du budget et que celui-ci n'est pas présent aujourd'hui, de reporter la discussion de cet amendement à samedi prochain, après l'examen de l'article 57. D'ici là, nous aurons le temps de revoir la rédaction de cet amendement qui, compte tenu du caractère anticonstitutionnel qui semble apparaître clairement aux yeux de M. Dailly, mérite réflexion. Une ultime vérification me paraît donc pour le moins prudente.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur cette demande de réserve ?

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. Surtout après ce qu'a dit M. Dailly, la commission des finances ne voit aucune objection à cette réserve.

M. le président. Il n'y a pas d'opposition ?...

La réserve est ordonnée.

Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant le budget annexe de l'aviation civile et figurant aux articles 27 et 28.

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Ernest Cartigny, rapporteur spécial. J'avais indiqué, à la fin de la présentation de mon rapport, que la commission des finances avait décidé de laisser à l'appréciation du Sénat le projet de budget. Mais j'avais aussi émis le souhait, fervent je dois le dire, que les réponses de M. le ministre conduisent finalement le Sénat à l'adopter.

Eh bien, je crois que, même s'il reste quelques zones d'ombre en ce qui concerne les crédits de recherche, il en est ainsi.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je vous remercie, monsieur le rapporteur spécial.

Services votés

M. le président. « Crédits : 6 260 373 851 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 27, au titre des services votés.

(Ces crédits sont adoptés.)

Mesures nouvelles

M. le président. « I. - Autorisations de programme : 1 795 378 000 francs ;

« II. - Crédits : 951 996 007 francs. » - (Adopté.)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je tiens à remercier très vivement la Haute Assemblée pour les deux journées de travail - samedi dernier et aujourd'hui même - qu'elle a consacrées à l'examen des dispositions du projet de loi concernant mon département ministériel. (Applaudissements.)

M. Emmanuel Hamel. Nous vous remercions également, monsieur le ministre !

M. le président. Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant le transport aérien, la météorologie et l'aviation civile.

SERVICES DU PREMIER MINISTRE

I. - Services généraux (rapatriés)

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les rapatriés, dont les crédits sont inscrits aux services généraux du Premier ministre.

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, voilà près d'un an, le 4 décembre 1993, vous présentant le projet de budget pour 1994, je vous avais indiqué les grandes lignes de l'action que le Gouvernement souhaitait mettre en œuvre au profit de nos compatriotes rapatriés.

Au cours de l'année 1994, deux principes ont guidé l'action du Gouvernement au profit des rapatriés.

Tout d'abord, il convenait d'associer les associations de rapatriés et les rapatriés eux-mêmes à l'élaboration des mesures les concernant sur la base d'un partenariat plus étroit que par le passé.

Ensuite, il s'agissait de répondre par des solutions concrètes et humaines aux difficultés rencontrées par les rapatriés, malgré la conjoncture difficile dont je sais que vous mesurez toute l'ampleur, mesdames, messieurs les sénateurs.

Le projet de budget pour 1995 que j'ai l'honneur de soumettre à votre approbation s'inscrit pleinement dans cette ligne.

Voilà un an, disais-je, j'avais pris devant vous un certain nombre d'engagements. Je suis ici, aujourd'hui, pour vous en rendre compte et pour vous dire que ces engagements ont été tenus.

Voilà qui explique que les crédits du ministère des rapatriés, qui s'élèvent à 6,1 milliards de francs, sont en progression de 24 p. 100 par rapport à ceux de l'exercice 1994.

Ce taux de croissance très sensible est donc le reflet de quatre objectifs que nous avons fixés ensemble : le raccourcissement de l'échéancier de l'indemnisation, la retraite, le plan d'action en faveur de nos compatriotes Français musulmans rapatriés et les mesures prises en faveur des réinstallés.

Je souhaite vous donner sur ces quatre points plusieurs éléments d'information, mesdames, messieurs les sénateurs.

J'évoquerai tout d'abord le domaine de l'indemnisation.

Chacun d'entre nous se souvient des conditions dans lesquelles ont été élaborées et adoptées les dispositions de la grande loi du 16 juillet 1987 qui établissaient une indemnisation complémentaire pour les rapatriés.

Chacun se souvient, en particulier, que ce texte avait été élaboré après une concertation très longue et très étroite avec l'ensemble des associations de rapatriés.

MM. Louis Souvet, Jean-François Le Grand et Josselin de Rohan. Très bien !

M. Roger Romani, ministre délégué. A l'époque, chacun avait d'ailleurs qualifié cette concertation d'« exemplaire », puisque les associations de rapatriés avaient, dans leur grande majorité, approuvé les choix retenus.

La loi du 16 juillet 1987, en prévoyant un montant d'indemnisation complémentaire de l'ordre de 28 milliards de francs, répondait très largement aux revendications des intéressés.

Cette loi avait échelonné le paiement des certificats d'indemnisation jusqu'en 2001.

Dès mon entrée en fonctions, j'ai indiqué que le Gouvernement, en dépit de la situation difficile des finances publiques et des ajustements opérés par le collectif budgétaire, ne reviendrait pas sur les dispositions prévues par la loi du 27 janvier 1993.

MM. Louis Souvet, Jean-François Le Grand et Josselin de Rohan. Très bien !

M. Roger Romani, ministre délégué. Cette loi, adoptée le 23 décembre 1992, à la lueur des chandelles, si j'ose m'exprimer ainsi, prévoyait un raccourcissement de l'échéancier de remboursement qui entraînait un surcoût budgétaire de quelque 5 milliards de francs sur cinq ans. Mais le gouvernement socialiste, clairvoyant, avait pris une précaution : il avait prévu, dans le projet de loi de finances pour 1993, seulement 55 millions de francs supplémentaires pour financer le raccourcissement de l'échéancier.

En revanche - tous les documents budgétaires en attestent - il avait prévu 465 millions de francs pour 1994, 912 millions de francs pour 1995, 2 030 millions de francs pour 1996 et 1 718 millions de francs pour 1997. Ainsi, c'est le montant le plus faible, soit 55 millions de francs, qui était affecté la première année au financement de la promesse très agréable faite aux rapatriés et à leurs associations.

Voilà une leçon de politique que j'ai personnellement beaucoup appréciée et pour laquelle je tiens à rendre hommage à ce gouvernement ainsi qu'aux parlementaires qui l'ont soutenue ! (*Applaudissements sur les travées du RPR.*)

Le Gouvernement, compte tenu du déficit budgétaire qui avait été laissé en 1993 par le gouvernement socialiste,...

M. Emmanuel Hamel. Il faut le dire !

M. Roger Romani, ministre délégué. ... avait dû procéder à un certain nombre de réductions dans un collectif budgétaire qui vous avait été présenté. Mon collègue M. le ministre du budget avait d'ailleurs été tenté de réduire l'importance de la promesse faite aux rapatriés.

Mais grâce à votre aide, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai pu obtenir du Premier ministre et du ministre du budget que cet engagement pris par le gouvernement précédent ne soit pas remis en cause et que l'effort budgétaire supplémentaire consenti sur les quatre années - de 1994 à 1997 - s'élève ainsi à 5,18 milliards de francs de plus que ce qui avait été initialement prévu sur cette période.

Mesdames, messieurs les sénateurs, j'espère que vous voudrez bien m'excuser d'être ainsi entré dans les détails, mais je tenais à souligner devant la représentation nationale le caractère parfaitement justifié et très substantiel de l'effort consenti par l'Etat en la matière.

Le second dossier que j'aborderai est celui des retraites. Il est à tort peu évoqué dans les enceintes parlementaires, alors même que les rapatriés y tiennent beaucoup.

Il est apparu indispensable au Gouvernement de maintenir un réel effort de solidarité à cet égard, ...

M. Josselin de Rohan. Très bien !

M. Roger Romani, ministre délégué. ... et j'aimerais que vous souteniez cette action par les votes que vous serez amenés à émettre, mesdames, messieurs les sénateurs.

La loi du 4 décembre 1985 a posé le principe de l'aide financière de l'Etat pour les rapatriés souhaitant procéder à un rachat de cotisations rétroactives.

Cela représente au total, depuis neuf ans, un montant global de 4,7 milliards de francs, qui inclut la contribution de l'Etat à hauteur de 4,13 milliards de francs, soit une part très importante.

En 1995, là encore, l'effort réalisé sera significatif : un montant de 450 millions de francs est inscrit à cet effet au projet de budget qui est soumis au Sénat, soit une augmentation de 12,5 p. 100 par rapport à 1994.

J'évoquerai maintenant devant vous, mesdames, messieurs les sénateurs, deux autres domaines pour lesquels des actions nouvelles et importantes ont été initiées : je veux parler des Français musulmans rapatriés ayant appartenu à des forces supplétives, plus communément appelés « harkis », et des rapatriés réinstallés.

Je ne vous rappellerai pas le plan présenté par le Gouvernement et adopté par le Parlement en faveur de nos compatriotes français musulmans rapatriés. J'indiquerai simplement que ces derniers exprimaient avec beaucoup de force le souhait d'être considérés comme des citoyens responsables, et non plus des assistés.

Parmi les mesures adoptées figuraient d'ailleurs la plus grande partie des propositions contenues dans l'excellent rapport remis par un groupe de travail constitué des seuls représentants de ces hommes et ces femmes, Français musulmans rapatriés, qui ont tant souffert. Par un vote unanime, mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez

rendu à ces derniers l'hommage qu'ils attendaient depuis si longtemps. Je dirai même que vous leur avez rendu l'honneur et la dignité.

Le projet de budget que je vous présente est donc la concrétisation de la loi du 11 juin 1994 et des dispositions réglementaires qui l'accompagnaient.

Le coût total de ce plan s'élève à 2,5 milliards de francs sur cinq ans ; mais je souhaite appeler votre attention sur le fait que 80 p. 100 de ces crédits seront engagés en totalité sur les trois premières années.

A ce titre, l'Etat engagera au total, en 1995, 730,2 millions de francs pour l'ensemble des anciens supplétifs et de leur famille. La reconnaissance de la nation s'exprime à leur égard à travers différentes mesures : une allocation complémentaire pour les anciens membres des formations supplétives et leurs veuves, une action en faveur des victimes de la captivité en Algérie, une aide spécifique en faveur des conjoints survivants, une aide à l'accession à la propriété, une action en faveur des bourses pour les étudiants ; enfin, un certain nombre de décrets et de circulaires, qui ont tous été publiés, permettront aux fils et aux filles de harkis - la « deuxième génération » - de bénéficier d'aides complémentaires, en plus du droit commun, en matière de formation, de qualification, de création d'entreprise, c'est-à-dire en matière d'emploi.

En outre, mesdames, messieurs les sénateurs, nous avons tenu l'engagement que nous avons pris devant vous concernant la situation des rapatriés réinstallés.

La loi du 16 juillet 1987 avait permis d'effacer des dettes de réinstallation d'environ 10 000 entreprises pour un montant d'un peu plus d'un milliard de francs. En dépit de la générosité de ces mesures, environ 800 dossiers n'ont toujours pas connu, à ce jour, d'issue favorable ; une partie d'entre eux, dont le nombre est difficilement estimable actuellement, n'a pu être convenablement traitée du fait d'une application restrictive des textes.

Nous avons mis en place un dispositif d'action en deux temps.

Dans un premier temps, nous avons voulu travailler dans la sérénité.

C'est la raison pour laquelle la loi du 31 décembre 1993 proroge jusqu'au 31 décembre 1995 les suspensions de poursuites. Cela nous a permis, en accord avec les ministères de l'économie et du budget, que je remercie de leur collaboration, et avec les représentants de la communauté rapatriée de mettre au point le dispositif qui, je l'espère, permettra de régler le mieux possible le délicat et douloureux problème des rapatriés réinstallés.

Le second temps de notre action a abouti à la publication d'un décret et d'une circulaire d'application, en date du 28 mars 1994.

Ces textes mettent en place des commissions d'aide aux rapatriés réinstallés, les CODAIR.

Ces commissions ont pour mission d'examiner attentivement chacun des dossiers qui leur aura été adressé et de décider de leur recevabilité. Elles devront ensuite mettre au point un plan d'apurement de l'endettement professionnel des intéressés.

Ces commissions, déjà constituées, réunissent, sous l'autorité du préfet, le débiteur et le créancier, en présence du trésorier-payeur général, d'un magistrat et d'un délégué des rapatriés.

Elles travaillent sur la base de dossiers parfaitement transparents, condition indispensable pour maintenir l'esprit concordataire qui doit les animer.

Notre dispositif comprend, en outre, un élément nouveau par rapport au précédent. En effet, les textes prévoyaient que, dans la mesure où le créancier et le débiteur fournissent un effort significatif mais encore insuffisant, après négociation, l'Etat pourra attribuer une aide exceptionnelle pouvant aller jusqu'à 500 000 francs, dans la limite de 50 p. 100 du passif du bénéficiaire.

La mise en place de ce nouveau dispositif a été réalisée en parfaite coordination avec les associations nationales représentatives les plus à même d'apporter une vision de terrain dans le traitement de ces dossiers.

Le dispositif se veut extensif à l'égard des rapatriés qui rencontrent encore des graves difficultés du fait de leur réinstallation sur le territoire métropolitain.

Mesdames, messieurs les sénateurs, il y a un an j'avais pris devant vous des engagements sur ces différents dossiers. Grâce à vous, ils ont pu être tenus. Je dis bien « grâce à vous » car, s'agissant des Français musulmans rapatriés ayant appartenu à des forces supplétives ou assimilées, s'agissant des retraites des rapatriés ou de leur réinstallation, je me réjouis d'avoir toujours trouvé, pour m'aider à convaincre mes collègues du Gouvernement, le soutien de la Haute Assemblée. Je tenais à l'en remercier.

C'est grâce à votre appui, mesdames, messieurs les sénateurs, et grâce à l'aide que m'ont apportée les associations de rapatriés que ces engagements ont pu être tenus.

Cependant, au-delà de la réparation matérielle que le Gouvernement organise, les associations de rapatriés font à juste titre valoir l'indispensable effort de mémoire qu'il convient de poursuivre.

En effet, l'œuvre accomplie outre-mer par des générations de Français est souvent méconnue par nos concitoyens, quand elle n'est pas oubliée, notamment par les jeunes générations.

M. Emmanuel Hamel. Très juste !

M. Roger Romani, ministre délégué. Le Mémorial de l'œuvre française outre-mer, qui sera érigé sur le site historique du fort Saint-Jean à Marseille, répond à un devoir qui nous incombe à tous, non pas, comme prétendent certains, le devoir de réhabiliter l'action civilisatrice de la France, mais simplement le devoir de faire connaître l'œuvre française outre-mer.

En effet, si celle-ci a été parfois calomniée, durant ces vingt dernières années, par certains historiens ou par des personnes qui étaient engagées politiquement dans le tiers-mondisme, aujourd'hui, les passions se sont apaisées.

J'observe ainsi que les historiens qui évoquent l'œuvre de la France outre-mer le font avec beaucoup plus de sérénité et d'objectivité. Ils reconnaissent que des dizaines de milliers de Français, pour ne pas dire des centaines de milliers de Français, sur tous les continents, dans le Sud-Est asiatique, en Afrique noire, en Afrique du Nord, aux Caraïbes, dans l'océan Indien, ont su tous dépasser les premières difficultés de la conquête pour apporter aux populations qu'ils étaient amenés à cotoyer l'éducation et, au-delà, la volonté de construire un pays, un pays doté des infrastructures nécessaires, routes, ponts et voies de chemin de fer.

N'oublions pas, de surcroît, que la plupart des grandes découvertes de nos savants - je pense notamment à Pasteur - ont été suscitées par les maladies qui frappaient ces populations et dont nous devons les sauver.

Aujourd'hui, plus personne ne critique cette œuvre. Il est donc de notre devoir de la faire connaître aux jeunes générations.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Roger Romani, ministre délégué. Le mémorial est actuellement en voie de réalisation. Un comité de pilotage a été mis en place à cet effet, qui réunit les partenaires financiers, à savoir l'Etat, le conseil régional de la région Provence - Alpes - Côtes d'Azur, le conseil général des Bouches-du-Rhône et la municipalité de Marseille. L'Etat assure la maîtrise d'ouvrage du contenu intellectuel de ce projet, en collaboration avec la ville de Marseille, maître d'ouvrage du bâtiment. Toutes les études muséologiques, muséographiques et audiovisuelles indispensables sont en cours. Elles ont été confiées à des équipes renommées et à l'Institut national de l'audiovisuel.

Certaines d'entre elles sont achevées et viennent d'être présentées au comité de pilotage. Je crois pouvoir dire qu'elles ont été très appréciées par l'ensemble de ses membres. L'architecte responsable du bâtiment et les muséographes vont travailler en étroite collaboration pour nous livrer un projet finalisé dès la fin du mois de décembre. Enfin, j'aurai le plaisir, dans le courant du mois de février, d'annoncer avec les collectivités locales intéressées le calendrier précis des travaux.

Pour le Gouvernement, ce lieu devra être un espace de convergence des traditions et des cultures nées de cette présence de la France au-delà des mers, des siècles durant. Il sera aussi, et c'est primordial, un espace d'expression de la mémoire vivante des ultimes témoins de cette page de notre histoire qui fut écrite dans nos anciennes colonies par tant de générations.

Je vous le disais, le temps est venu d'évoquer cette œuvre avec sérénité et objectivité. L'heure n'est plus aux polémiques. L'idéologie au nom de laquelle on a pu mettre en cause l'œuvre civilisatrice de la France s'est effondrée récemment, ce qui permet désormais d'appréhender cette œuvre sans idée préconçue.

Mesdames, messieurs les sénateurs, tous les rapatriés, sans distinction d'origine, de sensibilité politique ou de religion, ont apporté à notre pays leur dynamisme et leur courage, toute une richesse qu'ils souhaitent enfin voir reconnue, en même temps qu'ils désirent que leur histoire soit racontée avec plus d'objectivité et que l'on porte un regard sans préjugé sur leur œuvre et sur leur engagement, qui fut total et souvent désintéressé.

Le temps est venu de dire la vérité sur la grandeur - oui, la grandeur ! - de l'œuvre civilisatrice passée, dont nous pouvons, à juste titre, mesdames, messieurs les sénateurs, être fiers. C'est cette tâche que le Gouvernement s'est assignée. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR et des Républicains et Indépendants.)*

M. le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux, pour les reprendre à vingt-deux heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante, est reprise à vingt-deux heures cinq, sous la présidence de M. Jean Faure.)

PRÉSIDENCE DE M. JEAN FAURE vice-président

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant les rapatriés, dont les crédits sont inscrits aux services généraux du Premier ministre.

La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. Henri Torre, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le ministre, lors du vote de la loi

du 11 juin 1994, vous aviez indiqué que la précarité de la situation des Français musulmans rapatriés était, en grande partie, liée aux mauvaises conditions de préparation de leur rapatriement. Vous aviez bien voulu, alors, exprimer - certes avec retard, monsieur le ministre, mais vous n'êtes pas responsable de ce fait car vous n'avez pas toujours été en charge de ces affaires - la reconnaissance de la République.

C'est l'expression matérielle de cette reconnaissance, dont les effets financiers vont se faire sentir à partir de 1995, qui constitue la principale mesure du projet de budget des rapatriés que nous examinons ce soir.

Si l'on ajoute à cette mesure que je viens d'évoquer les effets du raccourcissement de l'échéancier initialement prévu par la loi de 1987 pour l'indemnisation, on explique alors l'accroissement spectaculaire de 23,5 p. 100 de ce projet de budget.

D'autres mesures de caractère social apparaissent aussi, je tiens à le souligner mais j'y reviendrai dans quelques instants.

S'agissant de l'indemnisation des biens, je rappellerai ici, après vous, monsieur le ministre, que plus de 400 000 certificats ont été émis, pour un montant total de 25,7 milliards de francs.

En 1995, 3 350 millions de francs sont inscrits au projet de budget, soit une dépense supplémentaire de 912 millions de francs par rapport à l'échéancier initial et de 335 millions de francs par rapport à l'année 1994.

Je rappellerai que le raccourcissement de l'échéancier, adopté dans une certaine précipitation à la fin du mois de décembre 1992, monsieur le ministre, représentera, entre 1994 et 1997, la somme de 5 milliards de francs.

J'en viens maintenant à la deuxième grande mesure de ce projet de budget que j'évoquais au début de mon intervention : l'allocation complémentaire allouée aux Français musulmans rapatriés.

Cette allocation va concerner 14 300 personnes ; elle sera d'un montant de 110 000 francs par bénéficiaire et représente, pour 1994, une somme extrêmement importante de 512 millions de francs. Des sommes à peu près identiques sont prévues pour 1995 et 1996. Au total, l'Etat aura dépensé pour cette action 1,6 milliard de francs, ce qui est à mon sens, monsieur le ministre, mes chers collègues, la marque de la solidarité nationale à l'égard des Français musulmans rapatriés.

Les autres mesures prévues dans ce projet de budget sont plus classiques et plus habituelles.

Je citerai d'abord l'aide accordée aux rapatriés en vertu de la loi du 4 décembre 1985 pour le rachat des cotisations nécessaires à la validation des périodes de leur activité accomplies dans les territoires autrefois sous la souveraineté directe ou indirecte de la France.

La dotation inscrite à ce chapitre progresse de 12,5 p. 100 pour atteindre 450 millions de francs.

Je voudrais signaler à mes collègues qu'à ce jour 78 000 personnes ont demandé à bénéficier des dispositions de cette loi du 14 décembre 1985 et, en pratique, ils en ont bénéficié à un taux moyen de 88 p. 100 des cotisations qui leur étaient demandées. C'est donc, monsieur le ministre, un acte extrêmement positif.

J'évoquerai brièvement les garanties de retraite.

Comme vous le savez, mes chers collègues, des crédits sont inscrits chaque année au budget de l'équipement et des transports, au budget de l'industrie, à celui des affaires sociales et à celui du ministère de l'agriculture pour garantir aux rapatriés les retraites relevant de ces ministères.

Cette année, ces crédits vont subir une diminution de 3 p. 100 par rapport à 1994, pour tenir compte, bien naturellement, de la baisse du nombre des bénéficiaires. Mais ils restent néanmoins très importants puisqu'ils représentent une somme de 1 150 millions de francs, soit 18 p. 100 du budget des rapatriés.

Vous savez aussi, mes chers collègues, que durant la période troublée qui a suivi l'indépendance de l'Algérie, de nombreux musulmans, anciens membres des forces supplétives furent exécutés, et que d'autres furent emprisonnés. Afin de prendre en compte ce dernier aspect des sacrifices consentis par les Français musulmans, la loi de juin 1994 a inséré de nouvelles dispositions dans le code des pensions militaires d'invalidité. Le coût budgétaire de cette mesure en 1995 est de 56 millions de francs et concerne 820 ayants droit.

J'en viens maintenant à la subvention de fonctionnement pour l'ANIFOM, l'Agence nationale pour l'indemnisation des Français d'outre-mer.

Cette subvention est stable. Elle est reconduite au niveau de 1993-1994, soit 30 millions de francs. En effet, les missions de l'ANIFOM sont en voie d'achèvement bien que, par ailleurs, la loi de juin 1994 l'ait chargée de la gestion et du versement de l'allocation forfaitaire de 110 000 francs qui, je l'indiquais au début de mon intervention, bénéficiera, je le rappelle, aux Français rapatriés musulmans.

En dehors des deux grandes masses de ce budget - l'allocation forfaitaire et l'indemnisation - je me dois de souligner avec beaucoup de satisfaction, monsieur le ministre, l'augmentation de 46 p. 100 des crédits d'action sociale et culturelle en faveur des rapatriés, plus spécialement d'origine musulmane.

Ces crédits atteindront 185 millions de francs en 1995, ce qui est tout à fait significatif. Ils permettront en particulier d'aider à l'accession à la propriété, dans la limite de 80 000 francs ; ils concourent aussi à l'amélioration de l'habitat, à hauteur d'un maximum de 50 000 francs ; ils participeront à la résorption du surendettement ; ils permettront enfin d'apporter un soutien matériel effectif à certains conjoints survivants.

Pour terminer, je voudrais, mes chers collègues, avant de poser quelques questions à M. le ministre, évoquer les prolongements nouveaux relatifs aux dispositions arrêtées en 1986 et 1988 pour remédier aux situations de surendettement.

Notons que la mesure de suspension des poursuites a été élargie et prorogée jusqu'au 31 décembre 1995.

J'ajouterai qu'un nouveau dispositif a été mis en place en mars 1994. Les dossiers seront examinés au cas par cas par des commissions d'aide aux rapatriés réinstallés, les CODAIR, afin de parvenir à des solutions individualisées et plus équitables.

Je vous poserai maintenant deux questions, monsieur le ministre.

Vous avez vous-même évoqué la première lors de votre intervention : il s'agit du Mémorial de l'œuvre française outre-mer. Il s'agit là d'un projet ancien, qui a fait l'objet d'un certain nombre d'inscriptions budgétaires.

Nous savons que ce projet est retardé non pas pour des raisons financières, mais pour des raisons liées aux fouilles archéologiques qu'il faut nécessairement faire sur le site du fort Saint-Jean.

Vous nous avez indiqué - et vous nous avez rassurés - que les travaux devraient commencer prochainement et nous nous en félicitons. Je suis malgré tout un peu inquiet, car il me semble y avoir une très grande dispo-

portion entre les autorisations de programme inscrites en 1995, qui sont de 20 millions de francs, et les crédits de paiement, qui ne seraient que de 3 millions de francs. Lorsqu'un tel déséquilibre apparaît, cela peut provenir du fait que les travaux n'iraient pas aussi vite qu'on peut le penser. Je vous demande donc de nous rassurer sur ce point.

Mais je me félicite de la façon dont vous avez abordé ce sujet avec, permettez-moi de le dire, une grande délicatesse et beaucoup d'émotion.

Je voudrais maintenant vous interroger, monsieur le ministre, sur le problème des nouveaux rapatriés.

Ils ne sont pas des ressortissants de votre ministère, puisqu'ils ne sont pas visés par les diverses législations concernant les rapatriés. Ils sont en général pris en charge par le ministère des affaires étrangères ou par le ministère des affaires sociales.

Mais vous savez bien que ceux qui sont rentrés en France connaissent des problèmes importants. Le fait qu'ils ne reçoivent pas toutes les aides nécessaires peut inciter beaucoup de Français qui sont encore en Algérie à y rester, par crainte de rencontrer en France des difficultés matérielles insurmontables.

C'est une question de sécurité.

Je vous demande, même si l'accueil et la prise en charge des nouveaux rapatriés ne ressortissent pas directement à votre responsabilité, de bien vouloir apporter une réponse à ce problème délicat. Je vous demande de me répondre au nom d'un Gouvernement, au sein duquel vous occupez une place importante.

Mes chers collègues, j'ai tenu à vous faire un bref résumé de ce projet de budget. Nous nous félicitons tous, monsieur le ministre, que vous l'ayez pris en charge, car vous en avez fait un budget important. Vous avez ainsi répondu à l'attente de ceux qui ont participé au développement économique de notre pays, au cours de ces dernières années, par leur retour dans la mère patrie. Vous avez réglé la situation douloureuse d'un certain nombre de membres des forces supplétives, que l'on avait oubliés ; il faut bien le dire, et vous leur avez rendu hommage. Votre œuvre a donc été tout à fait significative et je vous en remercie.

Ces mérites ont été reconnus par la commission des finances du Sénat qui, sans aucune réticence, a décidé d'inviter le Sénat à adopter les crédits affectés au ministère des rapatriés. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

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

M. José Balarello, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget pour les rapatriés pour 1995 est le seul qui fasse apparaître, dans un contexte budgétaire difficile, une augmentation de 23,3 p. 100 par rapport à l'année dernière.

En effet, comme vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, et comme vient de le dire à son tour notre rapporteur spécial M. Torre, les crédits inscrits au titre des différentes lignes budgétaires relatives aux rapatriés passeront à 6,1 milliards de francs dans la loi de finances initiale pour 1995, en raison notamment de la mise en application de la loi du 11 juin 1994, qui permettra de témoigner la reconnaissance de la République envers les anciens membres des formations supplétives en Algérie.

Cependant, mes chers collègues, pour bien comprendre le projet de budget qui nous est soumis, il faut, je pense, poser quelques principes juridiques.

Tout d'abord, qui sont les rapatriés ?

A cet égard, il convient de remarquer qu'il n'existe pas de définition législative très précise de cette notion. De manière synthétique, on peut qualifier de rapatrié toute personne de nationalité française qui, installée dans d'anciens territoires d'outre-mer se trouvant sous l'autorité de la France, a décidé de les quitter définitivement après que ces territoires d'outre-mer eurent accédé à l'indépendance.

Vous remarquerez, mes chers collègues, que cette définition, qui n'est pas figée, peut avoir un caractère limitatif. Peut-être se pourrait-il que les événements en Algérie nous conduisent, un jour ou l'autre, quelles que soient les mesures de précaution que nous pourrions prendre, à recueillir ou à accueillir en métropole un certain nombre de personnes résidant dans ce pays. Sans doute ne s'agirait-il pas alors de « rapatriés » au sens strict ; il reste que les problèmes que pourraient poser leur accueil et leur insertion risquent d'être difficiles, notamment en ce qui concerne le logement et l'emploi.

En tout état de cause, la notion traditionnelle de rapatriés recouvre, selon le dernier recensement, au 31 décembre 1992, 1 483 000 personnes, dont 970 000 environ en provenance d'Algérie. Ces rapatriés vivent principalement dans le sud de la France, sur le littoral méditerranéen, dans la vallée de la Garonne et dans la région Rhône-Alpes. La ville de Paris et la région parisienne comptent également une forte communauté rapatriée.

Par ailleurs, il convient de dresser l'inventaire des différentes aides accordées au fil des années, des mesures déjà anciennes trouvant leur traduction dans le projet de budget pour 1995.

Parmi ces aides, il convient de citer, en premier lieu, l'indemnisation des biens laissés en Algérie, dont le principe a été posé par la loi du 15 juillet 1970. Le montant de l'indemnité dite de « contribution nationale » avait, à l'époque, été fixé à 131 000 francs par personne et 262 000 francs par ménage. La loi du 2 janvier 1978 a significativement amélioré les conditions de l'indemnisation, plafonnée à 1 million de francs. Enfin, la loi du 16 juillet 1987 a permis de procéder à une nouvelle revalorisation des biens indemnisés, le plafonnement ayant été porté à 2 millions de francs pour les nouveaux dossiers.

Cette dernière loi a donné lieu à l'émission de titres d'indemnisation à annuités progressives, dont le remboursement se poursuit aujourd'hui. L'article 80 de la loi du 27 janvier 1993 tend à en accélérer le remboursement à compter de 1994, l'objectif du nouveau calendrier de paiement étant de solder en 1997 au plus tard le paiement de tous les certificats d'indemnisation et même dès 1995 ou 1996 celui des certificats détenus par des rapatriés âgés de plus de soixante-dix ans.

En 1993, 55 millions de francs ont été prévus pour assurer cette accélération des paiements. En 1994, l'effort a été porté à 465 millions de francs. Il représentera 912 millions de francs en 1995, 2 030 millions de francs en 1996 et, enfin, 1 718 millions de francs en 1997. Il importe de souligner que la majorité a entièrement tenu un engagement pris sous la précédente législature.

Le second volet de la solidarité nationale envers les rapatriés concerne les régimes de retraite, qu'il s'agisse de faciliter la constitution d'une retraite convenable au titre du régime général ou d'assurer l'équilibre d'anciens régimes de retraite autrefois en vigueur en outre-mer.

Une étape importante a été franchie avec la loi du 4 décembre 1985, qui a reconnu aux rapatriés le droit de bénéficier d'une aide de l'Etat calculée en fonction de leur revenu, lorsqu'ils souhaitent procéder au rachat de cotisations rétroactives ou solder un rachat de cotisations effectué en application de la loi du 10 juillet 1965.

Dans la mesure où le taux moyen de l'aide susceptible d'être accordée par l'Etat s'établit à près de 88 p. 100, le montant total de la contribution de l'Etat aux cotisations rachetées a atteint 4,1 milliards de francs en 1993.

S'agissant du projet de budget pour 1995, l'Etat provisionne largement les crédits relatifs à l'amélioration du régime de retraite des rapatriés, qui passent de 400 millions de francs en 1994 à 450 millions de francs en 1995, ce qui permet de tenir compte du vieillissement de la population rapatriée.

En ce qui concerne la retraite complémentaire, une convention conclue le 2 avril 1988 entre l'Etat et la Société des organisations mutuelles pour l'assurance-vie a permis aux anciens salariés d'outre-mer de bénéficier, sous certaines conditions, d'une rente destinée à compléter leur retraite grâce à une contribution forfaitaire de l'Etat.

Concernant ces retraites complémentaires, il serait utile que le délai de forclusion, expiré depuis le 30 juin 1991, puisse être prorogé sur une période convenable. Je crois savoir, monsieur le ministre, que vous vous intéressez particulièrement à ce dossier et qu'il est en voie d'être réglé.

Par ailleurs, il faut rappeler que le projet de budget ne comprend pas moins de 1,16 milliard de francs de participations diverses à certains régimes de retraite spécifiques, tels que la caisse de retraite des régies ferroviaires d'outre-mer.

Enfin, l'Etat accorde diverses aides pour contribuer au désendettement des rapatriés pour leurs engagements contractés en plus de prêts de reclassement non agricole à taux bonifié ; leur montant total a été de 1,2 milliard de francs.

Ainsi, dès 1967, un aménagement des conditions de remboursement est-il intervenu, qui a été confirmé par les mesures de suspension des poursuites résultant du décret du 26 septembre 1977 et de la loi du 6 septembre 1982 : 10 000 dossiers ont été réglés, pour un montant total de 918 millions de francs.

D'autres dettes ne sont pas effacées, mais elles font l'objet de consolidations au moyen de prêts bonifiés par l'Etat sur quinze et vingt ans.

A cet égard, il a été prévu que la mesure de suspension des poursuites irait jusqu'en 1995, afin de traiter en priorité les cas de 800 rapatriés en situation financière difficile et installés principalement dans le Midi.

A cet effet, le Gouvernement a mis en place, par décret du 28 mars 1994, des commissions départementales d'aide aux rapatriés réinstallés, dont la mission est d'examiner les dossiers au cas par cas, en vue de parvenir, dans la majorité des cas, à un désendettement professionnel définitif des intéressés.

Par rapport à l'ancien régime, comme l'a rappelé notre rapporteur pour les affaires financières, les CODAIR conservent la mission ordinaire d'examen des demandes de prêts de consolidation. Elles sont chargées, en outre, d'une mission nouvelle complémentaire devant conduire à l'élaboration d'un plan d'apurement des dettes, librement négocié avec les créanciers.

Le projet de budget pour 1995 est enfin - vous l'avez également rappelé, monsieur le ministre - essentiellement marqué par l'effort important fait en faveur des harkis.

Celui-ci résulte de la loi du 11 juin 1994, que nous avons adoptée à l'unanimité au cours de la dernière session parlementaire.

Comme nous l'avions rappelé alors, les harkis, qui ont combattu en tant que supplétifs aux côtés de l'armée française en Algérie, ont connu un destin particulièrement douloureux au lendemain de l'indépendance de ce pays. Ils méritent tout particulièrement la reconnaissance de la République française pour les sacrifices auxquels ils ont consenti.

Je rappelle que la loi du 11 juin 1994 prévoit quatre types de mesures constituant un plan d'action global et cohérent d'un coût de 2,5 milliards de francs sur cinq ans.

Ces quatre catégories de mesures, applicables dès le 1^{er} janvier 1995, sont : le versement d'une allocation forfaitaire complémentaire de 110 000 francs à tous les anciens harkis ; mise en place de mesures très utiles d'aide à l'acquisition de la résidence principale, à concurrence de 80 000 francs, et à l'amélioration de cette même résidence ; ou encore à la résorption d'un surendettement immobilier ; le versement d'une allocation destinée à assurer un revenu minimum décent aux veuves de harkis, et ce dès l'âge de cinquante ans ; enfin, la création d'un statut des victimes de la captivité en Algérie, avec les avantages y afférents, qui sont, dans ce cas, tout particulièrement justifiés.

Le projet de budget pour 1995 assure la première année de financement de ce dispositif pour la mise en place de 657 millions de francs, dont 510 millions de francs pour l'allocation forfaitaire.

Ce plan va de pair avec un volet réglementaire spécifique en faveur des fils et des filles de harkis. Il est destiné, tout d'abord, à faciliter, par des primes à l'embauche, leur entrée dans la vie active. Nous savons, monsieur le ministre, qu'il y avait une forte demande en ce sens. Il s'agit également de les aider, par des allocations scolaires améliorées et des filières appropriées, à surmonter leurs handicaps scolaires. Il s'agit, enfin, d'encourager par une prime adéquate la mobilité professionnelle et sociale de ces enfants de harkis.

L'ensemble de ce volet réglementaire représentera 55 millions de francs environ en 1995. Il devrait bénéficier d'une large publicité grâce aux soixante-huit agents de coordination chargés de l'emploi qui seront désignés dans quarante-cinq départements.

Tels sont, mes chers collègues, les principaux aspects de ce projet de budget, très satisfaisant à bien des égards, compte tenu de l'effort remarquable qui est engagé. C'est pourquoi la commission des affaires sociales a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de ce budget, dont le grand mérite vous revient, monsieur le ministre. *(Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

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

Groupe du Rassemblement pour la République, 12 minutes ;

Groupe socialiste, 8 minutes ;

Groupe communiste, 5 minutes.

La parole est à M. Courteau.

M. Roland Courteau. Monsieur le ministre, le projet de budget des rapatriés apparaît, cette année, comme un îlot de prospérité dans un océan d'austérité.

M. Emmanuel Hamel. Bel hommage rendu au ministre !

M. Roland Courteau. En effet, alors que tant de budgets diminuent, celui-ci augmente de 23 p. 100, ce qui est proprement vertigineux, et c'est tant mieux ! Nous sommes, en effet, en présence d'un projet de budget d'exécution, et ce, pour l'essentiel, à un double titre.

Le premier aspect concerne l'application de la loi d'indemnisation de 1987, dont l'échéancier a été raccourci par la loi de janvier 1993. Cette application entraîne une dépense de 3,350 milliards de francs en 1995. Il s'agit ici d'apurer définitivement notre dette à l'égard de la population rapatriée.

A ce jour, les personnes nées avant 1909, âgées de quatre-vingt-cinq ans et plus, ont perçu l'intégralité de leur indemnisation. Les personnes nées entre 1909 et 1913 ont bénéficié d'un échéancier raccourci l'année de leurs quatre-vingts ans.

Par ailleurs, pour les héritiers de rapatriés titulaires d'un certificat bénéficiant du même échéancier, une accélération des remboursements se fait chaque année. C'est ainsi qu'à la fin de la présente année 75 p. 100 des certificats émis se trouveront soldés.

Si j'ai rappelé ces quelques chiffres, c'est afin de souligner combien il est juste, ou simplement décent, que la nation verse, sans plus de délais, la réparation qui leur est due, fût-elle seulement financière, aux rapatriés.

Certes, la dépense supplémentaire pour les années 1994 à 1997 est élevée : 912 millions de francs en 1995 et plus encore en 1996 et en 1997.

Au moins pourrions-nous ne plus éprouver de honte à l'idée que trop de rapatriés seraient morts sans avoir perçu de réparation. Il était nécessaire que l'échéancier d'indemnisation ne dépasse pas l'an 2000. Nous avons fait en sorte qu'il en soit ainsi. Vous honorez cet engagement, monsieur le ministre et, en cela, nous vous approuvons.

Le second aspect concerne, bien sûr, les rapatriés d'origine nord-africaine. Nous avons, au mois de juin de cette année, adopté à l'unanimité une loi spécifique de réparation.

Une circulaire qui vient de paraître au *Journal officiel* en précise les modalités d'application et le présent budget prévoit les ouvertures de crédits nécessaires.

Nous verrons à l'usage si les mesures que nous avons votées s'avèrent efficaces, particulièrement à l'égard des jeunes.

En toute hypothèse, ces dispositions, prises à partir des besoins exprimés par la communauté, sont appréciées ; tous les élus des régions concernées peuvent en témoigner.

Un grave problème subsiste cependant, monsieur le ministre : celui du chômage des enfants de harkis. A Narbonne, par exemple, cette communauté connaît un taux de chômage supérieur à 60 p. 100. Il y a là un véritable drame humain, que le taux de chômage très élevé de Narbonne ne suffit pas à expliquer.

N'oublions pas que le chômage des jeunes avait été, parmi d'autres causes, certes, à l'origine des événements de l'été 1991, qui partirent de Narbonne avant de se propager en différents points du territoire national. Cette question doit donc appeler toute notre vigilance.

Pour en revenir à ce projet de budget, il semble donc bien que la douloureuse question de l'indemnisation des rapatriés, en suspens depuis trente ans, soit en passe d'être résolue.

Demeure le problème du surendettement professionnel, auquel se trouvent confrontées un certain nombre d'entreprises et d'exploitations agricoles.

Des mesures de suspension des poursuites ont été prises, puis prorogées. Plus de 9 000 prêts ont été remis, représentant près d'un milliard de francs. Des crédits, de plus en plus importants, ont été octroyés : de 1990 à 1993, 415 millions de francs ont été versés à ce titre. En 1994, 160 millions de francs sont provisionnés. Il en ira de même en 1995. Ce n'est donc pas la volonté des gouvernements successifs et des élus qui est en cause.

Cependant, 800 dossiers restent en souffrance - l'expression, je crois, est appropriée ! Il s'agit de personnes en situation particulièrement difficile. Aussi est-il nécessaire d'assurer un suivi personnalisé des dossiers et d'exiger des réseaux bancaires qu'ils contribuent à l'effort de la nation.

Des consignes doivent, nous semble-t-il, être données pour que les cas les plus dramatiques soient traités avec humanité, sans entraîner la perte du logement familial.

Nous souhaitons surtout connaître l'évolution de la situation. En effet, on nous signalait déjà en 1993 qu'il y avait 800 dossiers, soit le même nombre que cette année. Qu'en est-il exactement, monsieur le ministre ? Un certain nombre de cas sont-ils réglés favorablement ? Disposez-vous d'éléments nous permettant d'espérer une issue positive, et pour combien de dossiers ? Mais je crois savoir que vous avez déjà évoqué cette question.

Sous le bénéfice de la réponse que vous voudrez bien nous apporter, monsieur le ministre, nous approuverons votre budget, suite logique des dispositions que nous avons tous eu à cœur d'adopter ici même, voilà quelques mois. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur les travées de l'Union centriste et du RPR.*)

M. le président. La parole est M. Hammann.

M. Jean-Paul Hammann. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget des rapatriés que nous examinons ce soir apparaît comme exceptionnel. En effet, bien que s'inscrivant dans un contexte budgétaire extrêmement rigoureux, les crédits inscrits en faveur des rapatriés progressent en volume de plus de 23 p. 100 par rapport à 1994. Cela mérite d'être relevé ! Vous-même l'avez dit, monsieur le ministre, ainsi que notre excellent rapporteur, et même mon prédécesseur à cette tribune !

Cet effort budgétaire considérable se situe dans la droite ligne de la volonté de la nation de réparer une dette, tant morale que matérielle, à l'égard des rapatriés et à l'égard des anciens membres des formations supplétives et assimilés ou victimes de la captivité en Algérie.

La loi du 11 juin 1994, adoptée à l'unanimité par le Parlement, a posé le principe d'un vaste plan en faveur de la communauté des rapatriés.

Le montant total de ce plan est évalué à 2,5 milliards de francs sur cinq ans. Le projet de budget pour 1995 constitue la première annuité de ce programme.

Je tiens, monsieur le ministre, à saluer votre détermination à acquitter notre dette et à honorer des engagements pris voilà trente ans auprès des intéressés ainsi que l'efficacité que vous avez mise au service de cette action.

Je voudrais également souligner la diligence dont vous avez fait preuve pour prendre, conformément à la parole donnée devant notre assemblée, les textes d'application nécessaires.

Il est rare, en effet, qu'une loi puisse être appliquée dans des délais aussi brefs !

Lors de l'examen du projet de loi relatif aux rapatriés, j'avais formulé le souhait qu'une large publicité entoure les dispositions que nous prenons, mais aussi que s'instaure un esprit de collaboration entre les différents partenaires, associations de rapatriés, services de l'Etat, banques, entreprises, de manière que la mise en œuvre de ces mesures soit facilitée.

La plaquette d'information diffusée récemment auprès des intéressés témoigne, monsieur le ministre, de votre souci d'efficacité pour faire avancer ce dossier difficile. C'est bien, mais peut-être n'est-ce pas suffisant. Il faut poursuivre l'effort d'information par des contacts suivis avec les intéressés, notamment avec les responsables de leurs associations, en tout cas de ceux qui ont leur confiance.

Vous prévoyez la mise en place de commissions départementales. Il faudra veiller à ce qu'elles comprennent des personnes susceptibles de communiquer réellement avec les intéressés.

Dans ma commune vit le président des Français musulmans d'Afrique du Nord, que vous connaissez d'ailleurs, monsieur le ministre. Il a fait partie du groupe de travail que vous avez consulté lors de la préparation du projet de loi que le Parlement a adopté. Je l'ai rencontré ces jours-ci et il m'a fait quelques suggestions quant aux modalités de distribution des aides et du suivi de l'application de la loi du 11 juin 1994.

En effet, le projet de budget pour 1995 permet de financer un large éventail de mesures, telles que l'indemnisation et l'aide à la résorption de l'endettement des rapatriés ou les aides à la réinstallation.

Il donne également une traduction budgétaire à diverses mesures en faveur de la première et de la seconde générations harkies, prises en application de la loi du 11 juin 1994.

Bien que ce projet de budget ne puisse qu'être accueilli favorablement, permettez-moi, non pas de formuler des critiques, mais de me faire l'écho des quelques observations présentées par les responsables de la population concernée.

D'une part, afin d'optimiser l'effet de l'allocation forfaitaire complémentaire, dont le montant, fixé à 110 000 francs, fera l'objet d'un versement unique, et de privilégier l'amélioration durable des conditions de vie des bénéficiaires, ne serait-il pas souhaitable, monsieur le ministre, d'aller au-delà d'un aspect strictement matériel ?

Ne faudrait-il pas aussi apporter aux intéressés un encadrement moral pour favoriser une utilisation à bon escient de cette allocation ?

Il ne s'agit pas d'en faire des assistés, mais il faut reconnaître qu'il n'est pas toujours facile de gérer des aides aussi importantes pour des hommes et des femmes qui ont vécu ou vivent encore dans des conditions sociales difficiles.

D'autre part, l'aide au logement comporte plusieurs formes, à savoir : l'aide en matière de surendettement immobilier, l'aide à l'amélioration de l'habitat, à la mobilité géographique, à l'accession à la propriété.

Mais il faut être conscient que l'accession à la propriété reste difficile, et ce malgré la prime de 80 000 francs éventuellement cumulable avec plusieurs autres aides.

En effet, compte tenu tant de l'âge des intéressés - 44 p. 100 environ ont plus de soixante-quinze ans - que du faible niveau de leurs ressources, ne faudrait-il pas davantage soutenir la légitime aspiration des harkis à

l'accession à la propriété de leur résidence actuelle, souvent dans des HLM, cette propriété étant le symbole d'un véritable enracinement en métropole ?

Ne pourrait-on pas développer d'autres moyens, leur permettant de se rendre propriétaires de leur logement symbole comme le renforcement des dispositifs des conventions avec les organismes d'HLM ?

Ne pourrait-on pas inciter ces organismes à mettre en vente des logements occupés par d'anciens supplétifs à des conditions correspondant à la faiblesse des moyens dont disposent les occupants, qui, n'ayant ni fonds propres ni moyens de garantie permettant l'obtention des crédits bancaires, ne peuvent guère bénéficier des avantages que leur offre la nouvelle loi ?

Dans mon département, 80 p. 100 des 16 000 personnes concernées ont pu acquérir une habitation. Elles ont ainsi réussi leur intégration dans leur pays d'adoption.

Pour les 20 p. 100 qui restent, et qui sont plus démunies, un effort financier supplémentaire de la part du Gouvernement, appliqué à bon escient, devrait permettre, dans les deux années à venir, de régler ce douloureux problème, dont la permanence, tout au long de trente années, n'a guère été, il faut le reconnaître, à l'honneur de notre pays !

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre, des informations que vous pourrez nous apporter en réponse à ces interrogations, et je conclurai en vous réitérant l'expression de ma considération pour les efforts que vous avez personnellement entrepris, avec succès, en faveur de ceux qui ont beaucoup souffert – et souvent tout sacrifié – pour la France.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Jean-Paul Hamann. Je voterai, bien sûr, avec le groupe du RPR, votre projet de budget pour 1995. *(Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDE.)*

M. Philippe Marini. Très bien !

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

M. Félix Leyzour. Monsieur le ministre, vous avez rappelé les objectifs que vous vous êtes fixés avec les crédits relatifs aux rapatriés, en vue d'améliorer le sort des anciens harkis d'Algérie et de leurs familles.

Des populations d'origines diverses se sont repliées, par familles entières, sur le territoire national. Elles venaient de pays différents, et surtout d'Afrique du nord. Nous connaissons les raisons de leur migration. Les conflits, les guerres qui se sont déroulées outre-mer et qui étaient liées au grand mouvement de décolonisation qui a marqué le demi-siècle qui vient de s'écouler, ont fait qu'elles se sont retrouvées en France, après tous les drames qu'elles ont vécus.

Elles ont cherché à s'implanter, à s'installer, à s'intégrer, à s'enraciner. Ce ne fut sans doute facile pour personne, mais ce fut plus difficile pour certains compte tenu de leurs conditions sociales, de leurs origines.

La nation française est un creuset dans lequel, au fil du temps, se fondent des populations venant d'ailleurs, apportant avec elles des façons de vivre, des traditions, des éléments de culture, qui enrichissent la culture française, laquelle devient aussi globalement la leur.

Cela ne se fait pas tout seul ; c'est un processus lié à notre propre histoire politique, économique, sociale et culturelle.

Comme l'indiquent les différents chapitres de ce projet de budget, il reste des problèmes à résoudre.

Il existe aussi un aspect des choses que les rapports budgétaires ne traduisent pas : ce sont les graves problèmes sociaux inhérents au chômage, chômage qui frappe, d'une manière particulièrement dure, les jeunes générations des familles de condition modeste et souvent celles des familles de harkis, des familles de rapatriés d'origine nord-africaine.

Leur avenir est lié aux avancées sociales dont le pays tout entier a besoin.

Vous avez aussi, monsieur le ministre, insisté longuement, dans la présentation de votre projet de budget, sur la réalisation du Mémorial de l'œuvre française outre-mer à Marseille, dont les travaux devraient commencer au début de l'année.

S'agissant de ce mémorial, le rapport de M. Balarello, rappelant les propos que vous avez tenus devant la commission, précise « qu'il couvrirait une période historique s'étendant de la découverte du Canada par Jacques Cartier à l'accession à l'indépendance des Etats africains et qu'il s'agirait d'un musée vivant qui ferait appel à des moyens audiovisuels modernes pour faire œuvre de pédagogie, notamment auprès des jeunes qui méconnaissent souvent ces pages glorieuses de l'histoire de France ».

C'est donc une période qui court sur plusieurs siècles qui est concernée. Cette histoire est riche en événements, riche de sens. Elle n'a pas que des pages de gloire ; le mouvement de l'histoire est souvent contradictoire. Il est marqué à la fois par la conquête brutale, la destruction des sociétés locales, la naissance de nouvelles nations, les erreurs commises, les occasions manquées et, aussi, les décisions courageuses.

La présence française à travers le monde, c'est aussi la présence du mouvement des idées portées par les différents forces sociales qui marquent la vie même de notre pays.

Si ce mémorial devait être conçu d'une manière unilatérale, on passerait, je crois, à côté de la possibilité, qui existe, de faire réellement, de manière objective, une évaluation critique de la présence de la France outre-mer ; on passerait à côté de la possibilité, qui existe, d'asseoir le rayonnement de notre pays dans le monde, à travers de riches coopérations utiles pour notre pays et indispensables pour des peuples qui cherchent, dans les conditions d'aujourd'hui, les voies d'une indépendance réelle et d'un développement que la tenaille du FMI enserre et cisaille. Que les historiens travaillent ! *(Applaudissements sur les travées communistes.)*

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

M. Alain Dufaut. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à l'examen de ce budget, on peut noter l'effort réel consenti pour les rapatriés.

En effet, malgré de très fortes contraintes budgétaires, ce budget, en progression de 23 p. 100 par rapport à 1994, traduit une réelle volonté d'honorer nos engagements et de réparer les préjudices moraux qu'ont subis les rapatriés.

Je m'en réjouis et je vous en félicite personnellement, monsieur le ministre, car je connais votre détermination à résoudre ce problème.

Ainsi on peut dire que vous avez porté une attention toute particulière au financement de la première étape du plan établi sur cinq ans et issu de la loi du 11 juin 1994 relative aux rapatriés anciens membres des formations supplétives et assimilés ou victimes de la captivité en Algérie.

En témoigne la forte augmentation des crédits due au raccourcissement de quatre ans du délai de remboursement des certificats d'indemnisation, à propos duquel vous avez tenu vos engagements ; les rapatriés le méritent.

De même, on peut noter l'effort de solidarité consenti afin de garantir des pensions de retraite satisfaisantes.

J'en viens aux harkis.

Depuis plus de trente ans, ces anciens membres des formations supplétives, qui choisirent de servir, souvent au péril de leur vie, sous le drapeau français, ont attendu longtemps, trop longtemps c'est vrai, que la nation reconnaisse les sacrifices qu'ils ont consentis par fidélité à notre pays.

La loi du 11 juin 1994 constitue l'élément central du plan d'action qui doit être mené sur cinq ans en faveur de la communauté harkie. Les mesures qui en découlent sont d'importance.

Je ne suis pas étonné de la prise de ces mesures car je me souviens des promesses que vous aviez faites, en 1993, aux harkis du Vaucluse, monsieur le ministre, lorsque nous avons inauguré en commun, à Avignon, la première Maison des harkis de France.

Nombreuses sont les dispositions de cette loi qui, traduites par un effort budgétaire conséquent, témoignent de la reconnaissance de la nation envers nos compatriotes.

Il était temps que justice soit rendue à ces soldats français qui ont souffert dans leur chair, mais aussi dans leur dignité et dans leur honneur.

Toutefois, nous devons aller encore plus loin, et la situation des rapatriés devrait être traitée dans sa globalité et de manière définitive. Il est sûr que certaines mesures doivent être encore complétées ou modifiées pour que l'on parvienne - passez-moi l'expression - à un véritable « solde de tout compte ».

Ainsi, monsieur le ministre, si vous avez largement reconnu le bien-fondé d'un certain nombre de mesures indispensables, tout n'est pas pour autant réglé.

Le droit à ce que la vérité soit reconnue dans l'histoire, le droit à la reconnaissance de la nation pour avoir participé efficacement à la libération de la France ou le droit au respect de la parole qui fut donnée, le 26 décembre 1961, par le biais d'une loi qui prévoyait que la France s'engageait à indemniser le préjudice subi par ceux qui seraient contraints d'abandonner leurs biens et leur patrimoine sont autant de principes de notre droit français qui n'ont été qu'en partie honorés et qui doivent être appliqués à tous.

Dans mon département, le Vaucluse, où la population de nationalité française dite rapatriée représente 12 p. 100 des habitants, l'ensemble des élus, parlementaires, conseillers régionaux et départementaux, ont approuvé à l'unanimité une motion tendant à demander l'ouverture, à brève échéance, d'un débat national à l'Assemblée nationale et au Sénat, en dehors de la session budgétaire, cette discussion étant sanctionnée par un vote.

Je profite, monsieur le ministre, de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui pour officialiser cette demande. Ce débat devrait nous permettre d'éclaircir définitivement la situation de tous les rapatriés, dans un souci d'équité tant matérielle que morale. Notre collègue Marie-Josée Roig, député du Vaucluse, présentera d'ailleurs la même requête à l'Assemblée nationale dans une semaine.

Ainsi, à l'occasion de ce débat, pourrait être fait le point sur les différents textes législatifs et réglementaires en vigueur concernant les rapatriés et les spoliés, et sur la manière dont ces textes ont été appliqués ou interprétés.

Pourrait aussi être fait l'inventaire des mesures à prendre sur le plan tant moral que matériel, afin de les compléter ou les modifier. Enfin, un calendrier pour l'exécution de ces mesures pourrait être établi dans les plus brefs délais.

Je n'aurai garde d'oublier le devoir de mémoire que nous avons et qu'il faut faire entrer dans l'histoire pour qu'il soit enseigné aux générations futures.

La motion dont j'ai parlé et qui a été votée à l'unanimité dans le département de Vaucluse, mais aussi dans quelques autres départements du Midi, n'a pour seule ambition, monsieur le ministre, que de mettre en place un cadre de travail qui permettrait enfin de résoudre définitivement le problème des rapatriés. C'est le souhait qu'ils expriment. Ce n'est que justice de le satisfaire.

Je ne cherche en aucun cas à faire de la surenchère à l'égard du Gouvernement, mais, je pense qu'il est temps de déterminer, une fois pour toutes, les revendications dans leur globalité et les besoins à satisfaire, dans le respect de chacun.

En conclusion, et tout en insistant sur cette requête, je réaffirme, monsieur le ministre, mon approbation et mon soutien total ainsi que celui de mon groupe au budget exceptionnel qui nous est présenté et qui témoigne de la volonté du Gouvernement de mener une véritable politique en faveur des rapatriés.

Soyez-en encore une fois personnellement remercié, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

M. Roger Romani, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Roger Romani, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais, avec vous, me réjouir du climat serein qui a présidé à nos débats ce soir.

Comme je l'ai indiqué dans mon propos liminaire, quelque trente années ont passé et il nous appartient à tous de considérer cette période de notre histoire, comme l'a souligné M. Leyzour, avec sérénité et objectivité.

Il me revient de vous apporter quelques renseignements supplémentaires sur le Mémorial du fort Saint-Jean à Marseille puisque vous l'avez tous évoqué, et notamment de vous faire part de la vocation qui doit, selon moi, lui être attribuée.

Les travaux de ce mémorial ont été retardés pour diverses raisons, sur lesquelles il n'est pas besoin de revenir. Avec le comité de pilotage, composé, comme je vous l'ai indiqué, des représentants de l'Etat, de la région et du département des Bouches-du-Rhône ainsi que de la municipalité marseillaise, nous sommes arrivés à un accord complet sur la responsabilité de la ville de Marseille, qui est maître d'ouvrage, quant à la réalisation du « contenant », c'est-à-dire du dispositif qui permettra d'accueillir ce musée.

Comme je vous l'ai dit, il ne s'agira pas d'un musée dans lequel seront accrochés des tableaux, fussent-ils d'un peintre orientaliste réputé, ou présenté tel ou tel objet ayant appartenu aux populations qui ont vécu pendant très longtemps avec nous. Non, c'est au travers de films et de documents sonores, grâce à des moyens audiovisuels modernes auxquels ils sont très sensibles, que nos jeunes compatriotes pourront découvrir cette période de l'histoire.

Nous possédons un fonds historique sonore et filmé extraordinaire. Aujourd'hui, les jeunes sont attachés à ces moyens de transmission du savoir. Je ne dis pas qu'il faut les détacher des livres, des œuvres picturales ou des sculptures, mais ce sont surtout les documents audiovisuels qui les passionnent.

L'Etat, de son côté, a désigné une mission qui a achevé ses travaux voilà quelques jours. Elle était composée de réalisateurs et d'architectes ayant participé à la construction de musées en France, en particulier celle du Mémorial de Caen.

Monsieur Leyzour, vous avez évoqué, à juste titre, la période de la conquête. Mais celle-ci a été suivie d'une très longue période au cours de laquelle nos compatriotes - ingénieurs, médecins et administrateurs - ont soigné, éduqué et construit. Les travaux les plus récents - et c'est la raison pour laquelle je me réjouis que de nombreux universitaires et historiens se penchent aujourd'hui sur cette période de notre histoire - viennent contredire certaines affirmations qui apparaissaient jusqu'à présent comme des vérités.

Je prendrai un seul exemple. Notre pays a parfois été accusé d'exploiter les richesses de ces pays. Aujourd'hui, les travaux des historiens et des universitaires prouvent que notre pays - et je ne parle pas des investissements, qui ont été très importants à un moment donné, des milliers de kilomètres de voies ferrées et de routes, des ports qui ont été construits... - a toujours acheté les produits à un prix supérieur au cours mondial. Sans doute notre pays a-t-il constamment ressenti comme un devoir cet idéal républicain - l'histoire est là, personne ne peut la nier - qui a conduit les gouvernements de cette époque à conquérir ces possessions, pour reprendre le vocabulaire qui était alors employé.

Cet idéal républicain, qui sous-tendait cette conquête, voulait aussi que ces administrateurs « civilisent », pour reprendre la terminologie d'alors. N'oublions pas qu'ils ont apporté dans ces pays la culture, la santé, en luttant contre les épidémies de toutes sortes. Nous devons un grand nombre de découvertes médicales aux médecins qui se dévouaient dans ces pays.

Mais, je ne décrirai pas devant vous ce que fut l'œuvre de la France outre-mer, vous la connaissez beaucoup mieux que moi.

Je remercie M. le rapporteur spécial de son excellent travail.

M'adressant à l'ensemble des intervenants, je dirai que nos intentions sont l'objectivité, le souci de pédagogie et le travail scientifique.

Aujourd'hui, trente ans après, tout cela est possible - pardonnez-moi d'employer cette formulation, mais il en a été ainsi pendant ce débat - dans un esprit d'unité nationale retrouvée, pour essayer de décrire objectivement cette période de notre histoire. Nous n'avons pas le droit, comme cela se fait en ce moment, en particulier dans les manuels d'histoire, de cacher et d'ignorer cette période de l'histoire. Nos enfants jugeront.

Aujourd'hui, je le répète, beaucoup d'universitaires et de scientifiques sont prêts à travailler sur cette période avec objectivité, et nous nous en réjouissons.

En ce qui concerne les crédits de paiement, M. le rapporteur spécial - et il a eu raison de l'évoquer - a découvert, grâce à son sens de l'observation, que seuls 3 millions de francs figuraient pour ce mémorial dans le projet de budget pour 1995. Je lui indique qu'ils s'ajoutent aux 22 millions de francs inscrits les années précédentes, qui ont bien évidemment été reportés.

Par ailleurs, 20 millions de francs d'autorisations de programme sont inscrits dans le projet de budget pour 1995. Ils s'ajoutent aux 30 millions de francs inscrits précédemment, soit un total de 50 millions de francs, c'est-à-dire l'intégralité de la participation de l'Etat au projet.

Je souhaitais rassurer M. le rapporteur spécial.

Il a également évoqué le sort de nos compatriotes rentrant aujourd'hui d'Algérie. S'il le permet, je lui remettrai la note que voici, qui lui apportera tous les renseignements et apaisements qu'il souhaite.

Une cellule d'urgence a été constituée, sous l'autorité du ministre des affaires étrangères, pour apporter les aides que nos compatriotes sont en droit d'attendre.

Il est prévu pour l'accueil immédiat, avec le Comité d'entraide aux Français rapatriés, CEFR, un certain nombre d'actions et de mesures qui concernent le logement, la scolarité des enfants et une aide à l'installation.

M. le rapporteur pour avis a évoqué les difficultés liées au financement des retraites. Il a surtout parlé du problème de la réouverture du dispositif de forclusion.

Vous savez, monsieur le rapporteur pour avis, que, le 20 avril 1978, un protocole d'accord avait été conclu entre l'Etat et la compagnie d'assurances Groupama-Soravie, en vue d'améliorer la retraite des rapatriés. L'Etat a versé 620 millions de francs à cette compagnie, qui gère les fonds capitalisés et règle aux bénéficiaires des compléments de retraite. A ce jour, on dénombre environ 30 000 allocataires. Nous avons engagé des négociations avec le ministère du budget pour obtenir un nouveau report de la date de forclusion, afin de permettre aux rapatriés qui ont déposé leur dossier après le 31 juin 1991 de pouvoir bénéficier des dispositions de cet accord conclu entre l'Etat et Groupama en vue d'améliorer leur retraite.

M. Courteau a parlé longuement et avec beaucoup de compétence des CODAIR.

Je voudrais lui indiquer qu'elles sont installées et commencent juste à fonctionner. Elles ont déjà examiné un certain nombre de dossiers. Je le précise, car il m'a fait observer, à juste titre, que l'on dénombrait huit cents dossiers en 1993 et toujours huit cents en 1994. Je le répète : elles viennent d'être installées, elles commencent à fonctionner.

Leurs travaux seront nécessairement lents. En effet, le rapatrié doit faire part de sa situation matérielle. Ensuite, sous l'autorité du préfet, aura lieu une sorte de tour de table, qui permettra au préfet de demander un effort aux créanciers, aux organismes bancaires, et il reviendra au trésorier-payeur général de dire ce qu'il pense de la situation. L'Etat s'engage à faire un geste, mais il faudra que le rapatrié, quand il pourra le faire, fasse lui aussi un geste permettant de trouver une sorte de concordat.

Mais vous avez raison de dire qu'il existe également des situations qui, malheureusement, s'agissant d'entreprises ou d'exploitations agricoles, même si l'abandon total des dettes était obtenu, ne permettent pas aux personnes concernées, parce qu'elles sont âgées, de reprendre une activité. Il faudra donc traiter la situation de ces personnes, comme vous l'avez dit, avec humanité, en faisant en sorte qu'elles puissent vivre leur retraite dans ce qui était leurs locaux d'habitation.

Je peux vous indiquer que mes collaborateurs et moi-même suivons ce dossier de très près. Mes collaborateurs se rendent dans les préfetures, dans les régions. La semaine dernière, ils étaient à Toulouse, pour conseiller les fonctionnaires qui s'occupent de ces dossiers.

J'ai demandé aux préfets qui président ces CODAIR, de me faire un compte rendu régulier du déroulement de ces réunions et du traitement de chacun de ces dossiers, notamment en ce qui concerne l'examen de recevabilité - il en existe un, car certaines personnes peuvent déposer un dossier sans être admissibles au bénéfice des dispositions législatives - ainsi que le traitement au fond.

M. Hammann a évoqué le contrôle de l'utilisation de l'indemnité forfaitaire. Je voudrais lui dire, après l'avoir remercié, comme les autres orateurs, de l'attachement qu'il manifeste à l'égard de nos compatriotes rapatriés, qu'il s'agit d'une allocation et que l'administration ne dispose pas des moyens juridiques de contrôler l'utilisation qui en est faite.

De plus, permettez-moi de dire que, depuis de longs mois, je poursuis un dialogue permanent avec nos compatriotes harkis. Or, je crois vraiment que, sur le plan psychologique, même si votre proposition est motivée par de bons sentiments, un tel contrôle ne serait pas opportun. Nos compatriotes harkis ont trop longtemps souffert d'être considérés par l'administration comme des assistés. Leur donner le sentiment qu'on veut encore les guider ne serait pas, à mon avis, bien ressenti. Je crois, au contraire, qu'il faut les considérer comme des citoyens responsables, ce qu'ils sont, et ne les aider de nos conseils, comme tous nos concitoyens, que quand ils les réclament, mais il ne faut surtout pas essayer de leur imposer un contrôle.

Néanmoins, la loi du 11 juin 1994 est incitative, monsieur le sénateur, puisqu'elle encourage vivement les bénéficiaires à utiliser cette allocation pour l'acquisition de leur résidence principale, outre l'aide qui est prévue directement à cet effet. Nous veillerons à inciter nos compatriotes français musulmans rapatriés à procéder à l'acquisition de leur résidence principale.

Vous avez également évoqué longuement l'accession à la propriété.

Comme je l'ai déjà indiqué, cette aide est cumulable avec les dispositifs de droit commun qui sont prévus par le code de la construction. Nous faisons des efforts, chaque fois que la situation le permet, pour favoriser les transactions auprès des bailleurs sociaux.

Cependant, afin de ne pas créer des situations de surendettement excessif, l'attribution de l'aide n'aura lieu que si l'opération d'accession à la propriété est compatible avec les ressources du demandeur. Nous devons veiller à ce que nos compatriotes, malgré leur souhait d'acquérir un logement, ne se surendettent pas trop. Nous avons prévu que les remboursements ne devront pas dépasser 30 p. 100 du revenu imposable. Je pourrai vous donner, monsieur Hammann, tous les éléments chiffrés qui vous permettront d'apprécier cette situation.

Vous avez également souhaité une information sur les dispositions qui ont été adoptées. Nous avons donc réalisé une plaquette.

Monsieur Dufaut, un des moments les plus émouvants que j'ai vécu depuis de nombreuses années, c'est lorsque je me suis rendu, comme vous l'avez rappelé, à votre invitation à l'inauguration de la première Maison des harkis de France.

Nous avons été accueillis, M. Dufaut et moi-même, ainsi que les autorités civiles et militaires du département, par une haie d'honneur composée d'une vingtaine de nos compatriotes harkis porte-drapeau qui arboraient tous la Légion d'honneur à titre militaire.

Je suis persuadé, monsieur le sénateur, que, comme moi ce jour-là, vous avez été ému ; nous avons tous deux, comme toutes les personnalités présentes, songé aux sacrifices consentis par nos compatriotes.

Je dois dire que je garderai longtemps le souvenir de cette haie d'honneur, empreinte de dignité et de fierté.

Monsieur Dufaut, je sais que, comme les autres intervenants, vous vous intéressez beaucoup aux problèmes des rapatriés. Vous vous êtes fait le porte-parole du souhait exprimé par des associations de rapatriés dans deux ou trois départements, notamment dans le département du Vaucluse, de voir organiser un nouveau débat sur l'indemnisation des rapatriés.

J'indiquerai simplement que différentes lois ont été adoptées en vue du dédommagement des Français déposés de leurs biens : la loi du 15 juillet 1970, celle du 2 janvier 1978 et, enfin, celle du 16 juillet 1987.

Vous connaissez les chiffres, monsieur le sénateur, et je ne vous les rappellerai donc pas. J'indique juste, comme l'ont dit MM. les rapporteurs, que la loi de 1987 a conduit à l'émission de 413 920 certificats d'indemnisation. M. Courteau a d'ailleurs rappelé que la loi du 27 juillet 1993 avait prévu un raccourcissement de l'échéancier.

S'il me paraît naturel que nos compatriotes ayant été dépossédés de tous leurs biens veuillent être totalement dédommagés - c'est une revendication de principe qui ne peut être contestée par personne - j'observe simplement que le dédommagement qui leur a été apporté à la suite de l'adoption de la loi de 1987, qui avait fait l'objet d'une large concertation avec toutes les associations de rapatriés, l'a été « pour solde de tout compte ». J'ai relu le compte rendu des travaux parlementaires, la presse de l'époque, et je n'ai trouvé aucune trace - je parle sous votre contrôle, mesdames, messieurs les sénateurs, car vous suivez ces problèmes depuis de longues années - de manifestation de mécontentement, de rejet, face à ce projet de loi.

Bien sûr, les rapatriés auraient souhaité obtenir davantage, comme c'est tout à fait normal. Mais une sorte de consensus est intervenu.

Compte tenu des contraintes budgétaires qui pèsent sur notre pays, il me semble déconseillé, dans l'intérêt même des rapatriés, d'organiser un nouveau débat sur ce point et de laisser réapparaître un certain nombre de revendications, même si ces dernières sont légitimes.

D'ailleurs, monsieur Dufaut, nous avons régulièrement des débats sur la situation des rapatriés, lors de l'examen du projet de loi de finances. Ainsi, aujourd'hui, chacun a pu s'exprimer ; il en a été de même lors de la discussion du projet de loi relatif aux Français musulmans rapatriés.

Aujourd'hui, ce que souhaitent l'ensemble des rapatriés - tous les orateurs l'ont d'ailleurs dit - c'est une action en faveur de ce qu'ils appellent « la mémoire », de la reconnaissance de l'œuvre française outre-mer. Pour cela, ils en appellent à la conscience d'ensemble de la nation.

Au cours de ce débat, les sénateurs siégeant sur les différentes travées du Sénat, à droite, au centre ou à gauche, comme M. Courteau, ont admis qu'il était temps, aujourd'hui, de faire connaître à nos compatriotes cette grande œuvre, avec ses difficultés, ses lacunes, ses fautes, ses contradictions peut-être. Elle a en effet consisté, pour des centaines de milliers de Français, à apporter aux populations d'outre-mer une aide médicale, l'instruction, des structures, les bases d'une économie.

Nous n'allons pas ouvrir un tel débat ce soir, mais nous devrions tous ensemble - je me réjouis en effet, de notre réflexion commune - répondre à la revendication de nos compatriotes qui ont vécu outre-mer. Ils se sont bien assimilés à la population métropolitainelle ont beaucoup apporté à notre pays. Mais ils voudraient aujourd'hui

d'hui que leur action soit reconnue par l'ensemble de la nation, par les historiens, les universitaires, la représentation nationale et qu'elle soit inscrite dans les manuels d'histoire. Nous devrions pouvoir satisfaire leur revendication.

En tout cas, je tiens à vous remercier très vivement des conditions extrêmement agréables dans lesquelles ce débat s'est déroulé. Nous avons pu ainsi dialoguer en toute sérénité, en essayant d'apporter, les uns et les autres, notre aide à nos compatriotes rapatriés. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

M. le président. Je vous rappelle que les crédits affectés aux rapatriés sont compris dans les crédits des services généraux du Premier ministre, dont le vote a été réservé jusqu'à l'examen, le vendredi 9 décembre, des crédits relatifs à la communication.

ÉTAT B

M. le président. « Titre III : moins 18 429 872 francs. »
Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur les crédits figurant au titre III est réservé.
« Titre IV : 346 390 617 francs. »

Sur ces crédits, la parole est à M. Habert.

M. Jacques Habert. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce titre IV concerne la contribution de l'Etat à l'amélioration des retraites des rapatriés.

Je souhaite évoquer un instant une décision prise par le Gouvernement le 26 août dernier, qui a fait l'objet d'une circulaire interministérielle du 4 octobre et qui a contribué de façon substantielle à l'amélioration des retraites d'une catégorie importante de nos compatriotes : les retraités dont la pension est versée en francs CFA.

En effet, après la dévaluation de 50 p. 100 qui a été effectuée au début de cette année dans les pays de la zone du franc CFA - les pays de l'Afrique francophone - ces retraités ont vu leurs pensions divisées par deux lorsque, par exemple, elles leur sont payées en francs français.

Face à cette situation, plusieurs sénateurs représentant les Français de l'étranger, dont moi-même, et M. Balarello, qui compte dans sa circonscription nombre de ces retraités, ont fait remarquer à quel point il était injuste de voir nombre de nos compatriotes ayant travaillé toute leur vie dans des pays difficiles de l'étranger, en Afrique, tout à coup privés de la moitié de leur retraite et très gravement pénalisés.

Bien évidemment, une mesure s'imposait. Le Gouvernement l'a prise. Une indemnité substantielle a été versée, sous certaines conditions, à ceux de nos compatriotes se trouvant dans cette situation et vivant maintenant en France.

Il s'agit d'une mesure de solidarité dont je tenais, à l'occasion de la discussion du projet de budget des rapatriés, à remercier le Gouvernement.

Cependant, il a été précisé que cette mesure était « exceptionnelle » et limitée à l'année 1994. Envisagez-vous, monsieur le ministre, de la reconduire l'année prochaine ? Aucune disposition ne figure au projet de budget de 1995.

Il est nécessaire et juste, pourtant, que l'indemnisation se poursuive l'an prochain. Etant donné la gravité de la dévaluation intervenue, nos rapatriés d'Afrique auront encore besoin, pendant plusieurs mois, d'une aide de l'Etat.

J'ajoute qu'une autre catégorie est dans le même cas, même si elle ne dépend pas de votre département ministériel : il s'agit des personnes qui, après avoir travaillé dans les pays de la zone du franc CFA, ont pris leur retraite dans d'autres pays que la France. Il ne serait pas équitable que les indemnisations et les mesures prises par le Gouvernement ne concernent que les rapatriés installés en France.

C'est un vaste problème. Néanmoins, il faudra y songer. Je tenais à vous le dire ce soir, monsieur le ministre, tout en vous remerciant des gestes qui ont déjà été accomplis.

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

M. Emmanuel Hamel. Nombreux sont les rapatriés dans le département du Rhône. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre attention à leur égard et de votre action pour répondre à leurs attentes matérielles et morales, notamment à celles des anciens harkis et de leurs familles.

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

M. Jean-Paul Hammann. Monsieur le président, monsieur le ministre, je tiens à corriger un malentendu.

Sans doute me suis-je mal exprimé tout à l'heure : loin de moi l'idée de contrôler les indemnités attribuées aux harkis ou aux supplétifs ! Je souhaitais que ces derniers soient conseillés afin d'utiliser ces aides à bon escient.

Emmanuel Hamel. Très bonne précision !

M. Roger Romani, ministre délégué. Je vous en donne acte, monsieur le sénateur ; pardonnez-moi d'avoir mal entendu.

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

Le vote sur les crédits figurant au titre IV est réservé.

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 19 030 000 francs ;

« Crédits de paiement : 9 730 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur les crédits figurant au titre V est réservé.

« Titre VI. - Autorisations de programme : 20 000 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Le vote sur les crédits figurant au titre VI est réservé.

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant les rapatriés.

Charges communes Comptes spéciaux du Trésor

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les charges communes et les comptes spéciaux du Trésor.

La parole est à M. le ministre.

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je présenterai successivement le budget des charges communes et celui des comptes spéciaux du Trésor.

Pour ce qui concerne les charges communes, j'ai lu avec beaucoup d'intérêt le rapport écrit de M. Belot, rapporteur spécial, que je tiens à remercier pour la qualité de son travail.

Le budget des charges communes est considérable, puisqu'il porte sur 564 milliards de francs.

Il rassemble des dotations qui ne peuvent pas être inscrites aux autres budgets. Il présente donc un caractère assez hétérogène, et il est difficile d'en tirer une ligne directrice.

Toutefois, l'essentiel des dotations du budget des charges communes en 1995, hors remboursements et dégrèvements d'impôts, qui représentent d'ailleurs des sommes tout à fait considérables, porte sur trois secteurs : la charge de la dette publique, les mesures en faveur de l'emploi, ainsi que les dotations internationales et l'aide publique au développement.

Je traiterai de la charge de la dette publique, tout d'abord.

La charge brute de la dette s'élève, pour 1995, à 216 milliards de francs, soit une progression de 3,4 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale pour 1994. La charge nette des recettes diverses de trésorerie et des coupons courus, qui correspond à la véritable charge de la dette supportée par l'État, se monte, quant à elle, à 199 milliards de francs, soit une hausse de 3,7 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale pour 1994.

Comme l'a souligné M. Belot dans son rapport écrit cette progression de 3,7 p. 100 des charges de la dette marque un ralentissement sensible par rapport aux années antérieures. Elles avaient crû de 5,1 p. 100 en 1994. Cependant cette progression est encore trop élevée puisqu'elle représente près du double du taux d'augmentation de l'ensemble des dépenses fixé, je le rappelle, à 1,9 p. 100.

C'est justement pour enrayer cette dérive que le Gouvernement fait de la réduction du déficit sa priorité. Toutefois - chacun en est conscient - un tel effort exige du temps, car la charge de la dette ne dépend pas seulement des déficits présents. Elle dépend d'abord des déficits passés, via le stock de la dette. Elle dépend ensuite de l'évolution des taux d'intérêt, qui sont largement déterminés par les marchés.

S'agissant du stock de la dette publique, il a fortement augmenté au cours des dernières années. La dette des administrations publiques, évaluée à partir du critère de Maastricht, c'est-à-dire non seulement la dette de l'État, mais aussi celle des collectivités locales et de la sécurité sociale, est ainsi passée de 33,7 p. 100 du produit intérieur brut en 1988 à 45,8 p. 100 en 1993.

Néanmoins, ce ratio reste nettement inférieur au plafond de 60 p. 100 retenu par le traité. Si l'on excepte le Luxembourg, tous les autres États membres supportent un ratio d'endettement public plus élevé que la France.

Le Gouvernement s'est engagé, dans son plan de convergence, à stabiliser le poids de la dette publique totale à l'horizon de 1997. La réduction du déficit du budget de l'État est naturellement la clef de ce dispositif. Elle s'effectue au rythme prévu par la loi quinquennale que vous avez adoptée en janvier dernier mesdames, messieurs les sénateurs. Sur la base des hypothèses retenues, le ratio de la dette publique sera stabilisé en 1997.

J'en viens maintenant à l'autre déterminant de la charge de la dette : les taux d'intérêt.

Nous avons retenu pour 1995 une hypothèse de taux longs à 7 p. 100, une hypothèse de taux moyens à 6 p. 100 et une hypothèse de taux courts à 5 p. 100.

Lorsque l'on analyse l'évolution récente des taux longs, notamment, on constate que, avant même la fin de l'année 1994, les hypothèses que nous avons retenues pour 1995 apparaissent de plus en plus crédibles.

J'étais de ceux qui pensaient qu'il y aurait une détente sur les marchés des taux longs. J'observe depuis quelques jours que cette détente a bien lieu je m'en félicite. Je suis convaincu que, dans les mois à venir, elle ira en s'accroissant et qu'elle contribuera à la stabilisation du poids de la dette publique.

Ces hypothèses ne constituent en aucun cas une prévision de nos choix de politique monétaire, qui relèvent de la seule Banque de France, désormais indépendante, aux termes d'un texte qui me tenait particulièrement à cœur.

Il ne s'agit plus simplement d'une prolongation raisonnable des tendances observées au cours de l'année 1994. Depuis le 1^{er} janvier 1994, les taux actuariels moyens constatés aux adjudications s'élèvent ainsi à 7,06 p. 100 pour les obligations assimilables du Trésor, les OAT, à 6,09 p. 100 pour les bons du Trésor à taux fixes et intérêts annuels, les BTAN, et à 5,66 p. 100 pour les bons du Trésor sur formules, les BTF.

En tout état de cause, il ne saurait être question de formuler une quelconque anticipation officielle de l'évolution des taux.

Cette priorité se retrouve aussi dans le budget des charges communes ; 25 milliards de francs y sont en effet prévus pour financer, notamment, la prise en charge à hauteur de 17,5 milliards de francs de l'exonération des cotisations familiales pour les salaires voisins du SMIC, la nouvelle aide au premier emploi des jeunes, à hauteur de 1,6 milliard de francs, et la subvention de l'État à l'UNEDIC à hauteur de 5 milliards de francs.

Je ne m'étendrai pas sur des mesures qui vous ont été présentées dans le détail par mon collègue M. Michel Giraud. Je voudrais juste souligner que les 175 000 emplois salariés créés depuis le début de l'année attestent leur pertinence et que les évolutions récentes confirment le mouvement vers la création d'emplois que l'on constate depuis le début de l'année.

Enfin, troisième grande composante : les dotations internationales et, plus généralement, l'aide publique au développement.

Le montant des aides publiques au développement consacrées aux pays du Sud et aux territoires d'outre-mer s'élève à 50 milliards de francs pour 1995. Exprimé en part de la richesse nationale, ce montant augmente légèrement puisqu'il représente 0,65 p. 100 du produit intérieur brut en 1995 contre 0,64 p. 100 cette année.

Cette légère progression, obtenue dans un contexte budgétaire difficile, confirme l'engagement de la France en faveur des pays en voie de développement.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, tracées à grands traits, les principales dispositions du budget des charges communes que je vous demande d'adopter.

J'en viens maintenant aux comptes spéciaux du Trésor.

Je voudrais au préalable remercier le rapporteur spécial, M. Philippe Marini, pour la grande qualité de son travail et le féliciter pour l'aisance avec laquelle il nous résume les principales tendances des quarante-deux comptes spéciaux.

Si l'on s'en tient aux opérations à caractère définitif, le total des charges s'élève à 27,7 milliards de francs, à comparer aux 21,8 milliards de francs prévus pour 1994.

Cet accroissement de 5,9 milliards de francs s'explique, comme l'a noté M. Marini dans son rapport écrit, essentiellement par deux facteurs : d'une part, le relèvement de 5 milliards de francs en 1994 à 8 milliards de francs en 1995 des crédits de paiement relatifs aux dotations en capital au secteur public ; d'autre part, la création de deux comptes d'affectation spéciale, conformément au projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Je ne m'étendrai pas sur ce point, car vous avez eu l'occasion d'en discuter longuement lors de la présentation de la loi par M. Charles Pasqua.

Permettez-moi d'évoquer plus en détail le sujet des recettes de privatisation et de leur utilisation.

Nous avons prévu 55 milliards de francs de recettes de privatisation pour 1995, soit exactement le même montant que pour 1994.

Je vous rappelle que la loi de privatisation a fixé une liste de vingt et une entreprises à privatiser, mais sans calendrier. Nous avons déjà privatisé quatre de ces entreprises : la BNP, Rhône-Poulenc, Elf et l'UAP. A ces privatisations est venue s'ajouter l'ouverture du capital de Renault.

Au total, nous avons déjà atteint - et même dépassé - notre objectif de 55 milliards de francs pour 1994 : le total des recettes s'élève aujourd'hui à 60 milliards de francs.

Je suis convaincu que la prévision de 55 milliards de francs retenue à nouveau pour 1995 est réaliste. Rappelez-vous le scepticisme qui prévalait en 1993 et en 1994. Or, en 1993, nous avions prévu 40 milliards de francs de recettes et nous en avons obtenu 43; pour 1994, nous avions prévu 55 milliards de francs et, comme je l'ai dit, nous en avons obtenu 60. C'est là la meilleure réponse à ceux qui mettent en doute notre capacité à atteindre notre objectif de privatisations l'an prochain.

Bien que ce montant de recettes soit inchangé, la part affectée au financement des dotations en capital est relevée de 5 milliards de francs à 8 milliards de francs.

En outre, et j'attire votre attention sur ce changement, l'affectation de ces 8 milliards de francs se fera par priorité, et non plus après saturation du montant des recettes de privatisation prévu. C'est un changement important par rapport aux années précédentes. Les dotations en capital pourront ainsi être versées au plus tôt dans l'année, dès l'encaissement des recettes de cession d'actifs.

Cela montre que, même s'il privatise, l'Etat reste plus que jamais attaché à jouer son rôle d'actionnaire au sein des entreprises publiques. Sur les deux exercices de 1993 et de 1994, plus de 30 milliards de francs auront été affectés aux dotations en capital. Ce montant est à comparer aux 27,5 milliards de francs apportés par l'Etat en quatre ans, de 1989 à 1992.

Le solde des recettes de privatisation affecté au budget général est, quant à lui, estimé à 47 milliards de francs dans le projet de loi des finances pour 1995, alors qu'il était fixé à 50 milliards de francs dans la loi de finances pour 1994.

Je voudrais dissiper une nouvelle fois les malentendus courants qui entourent ce traitement comptable des recettes des privatisations.

Tout d'abord, il est complètement faux de dire que c'est grâce aux recettes de privatisation que le déficit budgétaire est réduit de 26 milliards de francs en 1995. En effet, le montant des recettes des privatisations en 1995 est exactement le même qu'en 1994. Il est même en diminution de 3 milliards de francs si l'on ne considère que les recettes de privatisation affectées au budget général. Ainsi, hors recettes des privatisations affectées au budget général, le déficit est réduit de 29 milliards de francs, ce qui est encore mieux.

Autre malentendu : certains nous reprochent de ne pas utiliser les recettes de privatisation pour réduire la dette publique. Cette présentation des choses n'est pas exacte.

Permettez-moi de rappeler, comme je le fais souvent, car c'est loin d'être inutile, un raisonnement élémentaire.

Si nous n'avions pas eu les recettes des privatisations, il aurait bien fallu quand même financer le montant des dépenses, que ce soit les dépenses de fonctionnement ou

les dépenses en capital. Nous aurions dû le financer par des emprunts supplémentaires, et donc par un surcroît de dette.

Il s'agit donc là typiquement d'un faux débat : ce qui détermine l'évolution de la dette publique, c'est non pas la méthode d'affectation des recettes de privatisation, mais le montant total des dépenses à financer, d'où la nécessité pour l'Etat de s'efforcer de freiner la dépense publique, ce que nous faisons ; c'est absolument essentiel, car cela détermine tout le reste.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les principales caractéristiques des comptes spéciaux du Trésor que je vous demande d'approuver.

Je laisse maintenant la parole aux deux rapporteurs spéciaux, dont les excellentes analyses ne manqueront pas de vous éclairer tout à fait. (*Applaudissements sur les trèves des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste.*)

M. le président. La parole est à M. Belot, rapporteur spécial.

M. Claude Belot, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour les charges communes. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les crédits inscrits au budget des charges communes pour 1995 s'élèvent à 564,6 milliards de francs, en augmentation de 2,2 p. 100 par rapport à la loi de finances pour 1994. Nous restons donc dans le cadre de ce qui a été prévu pour l'augmentation globale du budget de l'Etat.

Le budget des charges communes est hétérogène ; il recouvre des réalités très diverses et il est donc nécessaire de l'examiner catégorie de crédits par catégorie de crédits, ce que je vais m'efforcer de faire.

Le titre I^{er}, tout d'abord, comprend trois catégories de dépenses : la charge de la dette, les dépenses de garanties, les remboursements et les dégrèvements.

La charge de la dette s'élève cette année à 216 milliards de francs, montant qu'elle n'avait encore jamais atteint et qui en fait le deuxième budget civil de l'Etat après l'éducation nationale.

Pour la quantifier par comparaison avec une valeur de référence, elle représente plus de 70 p. 100 du produit de l'impôt sur le revenu. Autrement dit, près des trois quarts du produit de cet impôt sont consacrés à la charge de la dette ! C'est considérable.

Cependant, je rapporte ce budget depuis six années maintenant et je constate une profonde mutation dans l'évolution de cette dette. C'est, je crois, tout à fait fondamental.

Chaque année, j'ai dit et répété ici que l'accroissement de la dette était considérable. Sa charge avait en effet pratiquement doublé en cinq ans. Or, cette année, nous sommes arrivés au point où la courbe est en train de s'infléchir, puisque la charge de la dette ne croît plus que de 3,7 p. 100.

Cette décélération traduit les premiers effets de la réduction du déficit budgétaire en 1994 et 1995. Elle est aussi - heureusement - la conséquence de la baisse des taux que nous constatons depuis un an et demi. C'est important. Même si les taux longs ont connu des moments de fièvre cet automne, les taux courts ont fortement progressé. Nous sommes donc revenus à une courbe normale. C'est un atout considérable dont bénéficie l'Etat pour le service de sa dette.

J'observe, en outre, que l'Etat s'efforce depuis des années - le mouvement a été amplifié - d'assurer une grande fluidité à sa dette, en se gardant des systèmes dénués de toute souplesse.

Pour avoir rencontré les responsables de la gestion de la dette, j'ai pu mesurer combien l'Etat avait maintenant la possibilité de s'adapter en permanence aux réalités du marché et d'en profiter lorsqu'elles sont avantageuses pour lui. C'est ce que nous essayons de faire avec une marge de manœuvre plus étroite dans nos collectivités.

Retenons enfin que la charge de la dette non négociable continue de diminuer, notamment du fait de la moindre charge de la créance de TVA liée à la suppression de la règle du décalage d'un mois.

Il convient aussi de saluer une initiative heureuse : le placement des titres de la dette de l'Etat auprès des particuliers. Pour la première fois, au mois d'octobre, le Gouvernement a ouvert la souscription d'OAT à dix ans aux personnes physiques. Cette offre devrait désormais se renouveler tous les mois, pour un total annuel de l'ordre de 20 milliards de francs. L'objectif est tout à fait convenable. Cette nouvelle opportunité semble satisfaire les particuliers.

Les dépenses de garanties, deuxième élément des crédits du titre 1^{er}, s'élèvent à 6,7 milliards de francs, en augmentation de 5,1 p. 100 par rapport à 1994. L'essentiel de cette augmentation résulte de la conséquence des annulations de la dette de certains pays.

En revanche, la dotation destinée à la COFACE est maintenue à 4 milliards de francs, soit au même niveau qu'en 1993 et en 1994.

A cet égard, il me semble que l'on peut exprimer une certaine inquiétude quant au montant des crédits prévus. En effet, j'ai souvenir d'une dotation qui, il y a cinq ans, s'élevait à près de 12 milliards de francs. C'était considérable ! Or, cette année, il n'est prévu que 4 milliards de francs. Sur cinq ans, la diminution est significative. Ces 4 milliards de francs seront-ils suffisants, alors que les risques restent importants, que ce soit en Algérie, en Russie ou en Iran ? Or ces risques conditionnent largement la réussite de nos exportations.

Les remboursements et dégrèvements sont quasiment stables, à 222 milliards de francs. Mais cette apparente stabilité est le résultat de deux mouvements de sens opposé : une diminution de près de 9 milliards de francs des remboursements sur les produits indirects et une progression à peu près équivalente des dégrèvements sur les contributions directes, notamment au profit des collectivités locales et, plus particulièrement, au titre de la taxe professionnelle.

Venons-en maintenant aux crédits du titre II destinés aux pouvoirs publics.

Ils progressent globalement de 3,4 p. 100 et s'élèvent à 3,9 milliards de francs. Ils comprennent, cette année, une nouvelle ligne pour les dépenses de la Cour de justice de la République, dotée modestement de 6,7 millions de francs.

Permettez-moi de dire, sans citer de taux, parce qu'il est proche de zéro, que, dans l'évolution de ce type de charges, le Sénat a été exemplaire. Il n'a en effet pratiquement pas augmenté ses charges de fonctionnement. Il faut en féliciter tous ceux qui, dans cette maison, assument la responsabilité de la gestion financière.

Parmi les autres dépenses du budget des charges communes, seules les actions économique et sociale augmentent sensiblement de 13 p. 100 et de 9 p. 100.

L'action économique s'élève à près de 45 milliards de francs. Elle regroupe, d'une part, les mesures pour l'emploi, soit 25 milliards de francs - ce point est important - dont 17,5 milliards de francs au titre de l'exonération des cotisations familiales sur les bas salaires. D'autre part, elle comprend la participation de l'Etat au service d'emprunts à caractère économique, qui progresse de plus de 500 millions de francs, au profit de la Caisse française de développement et du Crédit national, ainsi que des départements et des régions au titre des travaux de sécurité dans les bâtiments scolaires. Cette mesure est très importante pour les gestionnaires de collectivité que nous sommes.

Enfin, le troisième pôle important concerne les primes d'encouragement à la construction immobilière, qui diminuent, cette année, de 440 millions de francs.

J'ajoute deux mesures importantes s'agissant de l'action économique.

Il s'agit d'abord de l'économie de 5 milliards de francs réalisée sur le versement à l'UNEDIC, en raison de l'amélioration de sa situation financière. Nous disposons là d'un indicateur de l'amélioration du marché de l'emploi. Rappelez-vous : voilà un an et demi, nous étions en pleine turbulence ; l'Etat avait dû apporter 10 milliards de francs en toute urgence. On s'est aperçu, cette année, que l'on n'en avait pas besoin ; il n'est pas nécessaire d'inscrire davantage pour l'année prochaine. Nous mesurons ainsi les résultats tout à fait tangibles du mieux que nous connaissons en ce domaine.

La seconde mesure consiste à porter à 250 millions de francs les crédits des fonds de soutien aux entreprises de la SOFARIS. Il est très important de souligner cet effort car il bénéficie essentiellement aux petites et moyennes entreprises.

L'action sociale s'élève à 10,5 milliards de francs, dont 4,2 milliards de francs au titre des actions en faveur des rapatriés - elles ont fait l'objet de la discussion précédente - et 2,3 milliards de francs au titre de la majoration des rentes viagères.

Un chapitre mérite une explication. Cette année, il n'est pas prévu de crédits pour l'indemnisation des personnes qui ont été contaminées par le virus du sida. En effet, l'année dernière, les crédits avaient été inscrits à titre prévisionnel, sans que l'on connaisse exactement le montant des indemnisations qui devaient intervenir. L'expérience a montré que ces crédits permettaient largement de faire face, et c'est tant mieux, à la situation. Le report des crédits de l'année dernière devrait suffire pour couvrir les besoins des exercices 1994 et 1995.

L'action internationale est en nette diminution, de près de 3 p. 100 en crédits de paiement. Pour l'essentiel, il s'agit de la baisse de la contribution française à divers fonds internationaux. Seuls les crédits destinés à la Banque européenne d'investissement augmentent, de même que les crédits d'aide extérieure au titre des dons faits aux pays les plus pauvres.

Les dépenses administratives, enfin, diminuent globalement de 1,2 p. 100, principalement du fait de la réforme du fonds de solidarité vieillesse qui prend désormais en charge les majorations de pension pour enfant des régimes de retraite des fonctionnaires.

J'indique également que les crédits affectés au financement des partis et groupements politiques - par les temps qui courent, il n'est pas inutile d'insister - sont maintenus à leur niveau de l'année dernière, soit 526,5 millions de francs.

Il me semble important, avant de conclure, d'évoquer les privatisations.

Monsieur le ministre, nous avons passé de longues heures en ces lieux, voilà un an et demi et nous avons, pour élaborer la loi de privatisation, commis ensemble un acte de foi. Tout alors s'est déroulé d'une façon qui, personnellement, me satisfait. La loi est appliquée et a donné, je crois, de bons résultats...

Mme Hélène Luc. Cela dépend de quel point de vue on se place !

M. Claude Belot, rapporteur spécial. ... la BNP, Rhône-Poulenc, Elf Aquitaine, l'UAP et la privatisation partielle de Renault.

En 1995, il est prévu 55 milliards de francs de recettes de privatisation. Vous avez très justement dit qu'il y a unicité du budget et que l'on ne sait pas si cet argent sera affecté à telle action ou à telle autre ; le budget est global.

En tout cas, il sera indispensable d'apporter à un certain nombre d'entreprises - Air France, Bull, Crédit lyonnais, Aérospatiale - des dotations en capital. Il faut absolument que ce problème soit réglé au cours de l'exercice 1995, sinon un certain nombre de ces entreprises seront en péril. La commission des finances est très attachée à cet aspect des choses.

En conclusion, monsieur le ministre, mes chers collègues, je vous indique que la commission des finances a décidé de donner un avis favorable au budget des charges communes pour 1995. En effet, elle a estimé que, tout en traduisant les efforts du Gouvernement pour maîtriser l'évolution des dépenses et réduire le déficit, il comportait les crédits nécessaires pour favoriser les priorités qui sont énoncées, en particulier l'emploi, qui est le grand défi auquel nous devons aujourd'hui faire face. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDE.*)

M. le président. La parole est à M. Marini, rapporteur spécial.

M. Philippe Marini, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, pour les comptes spéciaux du Trésor. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les comptes spéciaux du Trésor regroupent pour 1995 quarante-deux comptes, soit deux de plus qu'en 1994. Ils pèsent globalement sur l'équilibre de la loi de finances pour 15,1 milliards de francs. C'est le total de la charge nette qu'ils représentent et cette charge est inférieure de 4 milliards de francs à celle de l'année 1994, ce qui veut dire, monsieur le ministre, que les comptes spéciaux du Trésor participent très sensiblement au respect des objectifs que nous nous sommes fixés à travers la loi quinquennale sur la maîtrise des dépenses publiques.

Je me bornerai, compte tenu des particularités de cet exercice, à quelques observations, vous renvoyant à mon rapport écrit pour des analyses non exhaustives mais plus complètes.

Tout d'abord, j'évoquerai les deux nouveaux comptes que nous voyons apparaître ; j'émettrai ensuite quelques observations sur certains points que nous avons déjà abordés dans la discussion de la première partie de ce projet de loi de finances ; en troisième lieu, j'évoquerai des réformes en cours ; en quatrième lieu, je formulerai une interrogation persistante et puis, en définitive, je vous livrerai ma conclusion.

Les deux nouveaux comptes spéciaux du Trésor sont issus du projet de loi d'orientation pour le développement et l'aménagement du territoire. Notre assemblée le

sait, il s'agit du fonds de péréquation des transports aériens et du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

Nous avons eu ici, lors de l'examen du projet de loi d'orientation présenté par M. Pasqua, de longues discussions sur la formule juridique qu'il fallait utiliser. Les uns préféraient le compte d'affectation spéciale ; les autres, l'établissement public. C'est la formule de l'établissement public qui a prévalu dans l'esprit d'une large majorité du Sénat.

En effet, il nous a semblé préférable, d'une part, de bien contrôler l'affectation de la ressource à la dépense et, d'autre part, d'associer, autant que faire se pouvait, les parties concernées et la représentation nationale au contrôle de ce mécanisme d'affectation.

Toutefois, lors de l'examen du projet de loi de finances par l'Assemblée nationale, le Gouvernement a bien voulu accepter une amélioration par rapport à ce qui nous était initialement proposé et a donc accepté la suppression des lignes « reversement au budget général ». Ces lignes étaient, à l'évidence, très menaçantes.

Par ailleurs, lors de l'examen du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, un amendement négocié de façon tout à fait précise a permis de dégager une solution spécifique pour le financement de la liaison Rhin-Rhône, projet qui s'élevait à 17 milliards de francs.

En conséquence, certaines des craintes que l'on pouvait concevoir sur la réalité de l'affectation des 2 milliards de francs de nouvelles ressources de ces nouveaux comptes aux emplois prioritaires dans le domaine des infrastructures terrestres de transport peuvent être levées.

La commission des finances propose donc une formule de compromis, qui reçoit également l'accord du rapporteur de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi d'orientation et qui traduit l'accord que nous avons trouvé avec le Gouvernement lors du vote de l'article 12, le 25 novembre dernier.

Ce compromis est le suivant : maintenir le principe des comptes d'affectation spéciale tels qu'ils nous sont proposés, mais, par ailleurs, définir la composition de leur comité de gestion de façon à assurer la représentation des élus - les élus parlementaires et les élus des collectivités territoriales.

C'est l'objet, monsieur le ministre, de deux amendements que j'aurai l'honneur de soumettre tout à l'heure à notre assemblée.

Pour terminer sur cette première remarque concernant le fonds de péréquation des transports aériens et le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, je regretterai que, dans l'exercice qui nous est proposé, une somme d'un milliard de francs soit en fait débudgétisée par rapport à ce qui apparaissait dans les budgets des années précédentes. Je veux dire que le milliard de francs de crédits qui était précédemment inscrit au budget général est désormais financé par les ressources affectées des comptes d'affectation spéciale, plus exactement du deuxième d'entre eux.

Je voudrais aussi rappeler, mais là avec satisfaction, l'engagement pris par M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, quant au démarrage du projet Seine-Nord, avec l'inscription de 80 millions de francs pour les premières acquisitions foncières et une tranche d'étude dès 1995.

Naturellement, je ne peux que souhaiter l'amplification des efforts nécessaires pour poursuivre le programme de mise à grand gabarit des voies fluviales Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône.

J'en viens maintenant à la seconde partie de cet exposé, consacrée à deux sujets tout à fait sensibles, déjà abordés dans la discussion de la première partie de la loi de finances.

J'évoquerai d'abord le Fonds forestier national.

J'ai constaté avec intérêt, monsieur le ministre, que votre collègue de l'agriculture avait tout récemment diffusé un communiqué sur ce sujet, dans lequel il se réjouit des quelques améliorations apportées.

Je suis heureux d'avoir lu ce communiqué, d'autant qu'il reprend le contenu de l'amendement de la commission des finances adopté par le Sénat. Il s'agit en effet d'un sujet auquel notre assemblée est particulièrement sensible et pour lequel elle fait preuve de persévérance, année après année.

Nous avons globalement amélioré les ressources du Fonds forestier national d'une somme relativement modeste : 8 millions de francs. Cependant, nous avons stabilisé, pérennisé, assaini le mode de financement de cette structure par la suppression du prélèvement de 15 p. 100 jusqu'alors opéré par l'Etat sur le produit de la taxe forestière, la contrepartie étant la réduction sensible des différents taux de cette taxe payée par certains acteurs de la filière.

Par ailleurs - c'est la petite amélioration de ressources que je rappelais - nous avons majoré de 30 p. 100 environ les taux de la taxe de défrichement. Tout cela n'est pas fantastique, j'ose le dire. Mais cela conforte le Fonds forestier national, structure qui doit être en mesure d'accompagner une politique à moyen et à long terme, notamment dans le domaine économique, et à l'égard des entreprises de la filière bois.

A ce sujet, j'évoquerai, monsieur le ministre, un point qui me tient à cœur, à savoir le retard considérable pris dans l'augmentation de capital de l'institut de participation du bois et du meuble, sujet qui n'en finit pas d'être rejeté d'une administration à une autre, alors qu'un article de loi permet à l'Office national des forêts de souscrire au capital d'une société de cette nature et que la plupart des interlocuteurs concernés constatent que cet institut accomplit un travail utile.

Je ferai une remarque rapide sur le Fonds national de développement du sport.

Le Sénat, lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances, a bien noté l'engagement pris par le ministre du budget de décharger ce fonds d'une dépense de 47 millions de francs liée à l'organisation de la Coupe du monde de football. Cela reste certes limité, et l'on pourrait naturellement souhaiter, comme le groupe d'études du sport de cette assemblée, que la totalité de l'annuité de 94 millions de francs soit prise en charge par le budget général.

Mais je ne peux que remarquer le fait que le Gouvernement a bien voulu accepter, devant l'Assemblée nationale, le principe d'un abondement du FDNS de 34 millions de francs, qui sera financé par un léger relèvement du taux de prélèvement sur les recettes de la Française de jeux.

Je note par ailleurs que le ministre du budget a pris l'engagement, ici même au Sénat, d'abonder le FNDS à hauteur de 47 millions de francs. Il faudra poursuivre

dans cette voie et, là encore, afficher des objectifs clairs et cohérents. Il s'agira d'être particulièrement vigilant sur ce sujet au cours des années à venir.

J'exprimerai un regret, monsieur le ministre, à propos du Fonds national de développement des adductions d'eau.

Plusieurs de nos collègues souhaitaient un relèvement modéré du tarif de la redevance, compte tenu de l'importance des investissements nécessaires en ce domaine. Or votre collègue le ministre du budget n'a pas cru devoir procéder, pour 1995, à une telle augmentation, ce qui va entraîner un retard pour un certain nombre d'investissements dans les zones rurales.

Je dirai quelques mots de deux structures dont le mode de gestion me semble utilement progresser : la direction des constructions navales et le Centre national de la cinématographie.

Certes, je ne dispose pas du temps nécessaire pour approfondir ces sujets, mais je dirai que les tendances sont tout à fait positives.

En ce qui concerne la direction des constructions navales, je relève la recherche d'une approche plus industrielle dans l'activité des arsenaux français par la séparation progressive des fonctions de contrôle et d'exécution. Cela se traduit par la distinction opérée entre, d'une part, la société DCN-Industrie et, d'autre part, les fonctions étatiques elles-mêmes, et par la définition de pratiques quasi contractuelles entre l'une et l'autre partie de la direction des constructions navales.

C'est une réforme difficile, mais il s'agit d'apporter plus de logique industrielle et concurrentielle. Ce sont des tendances qu'il va falloir maintenir avec persévérance.

Pour ce qui est du compte de soutien à l'industrie cinématographique, des progrès ont été faits. Le dispositif est plus efficace : des critères plus stricts pour les aides à la production, un recentrage des aides sur les petits producteurs, un meilleur contrôle des dépenses engagées et l'aménagement du système d'aide à l'exploitation, afin de privilégier les petites salles.

Comme vous le savez, le Sénat est particulièrement attaché à l'existence de ce système, qui permet de renforcer l'industrie française de productions audiovisuelles et cinématographiques.

Une interrogation persiste, monsieur le ministre, quant à la satisfaction des besoins en capital des entreprises publiques.

Je ne reviendrai pas sur la période 1993-1994, pour laquelle 21 milliards de francs, financés, pour l'essentiel, par les produits de privatisation, ont été dégagés.

Mais, en ce qui concerne l'année 1995, pour laquelle 8 milliards de francs sont prévus dans votre projet de budget, je ferai état de quelques inquiétudes.

Ces 8 milliards de francs de dotations en capital pour le secteur public permettront de couvrir le paiement de 5 milliards de francs à Air France, somme qui s'ajoute aux 8,5 milliards de francs déjà versés en 1994 et de 350 millions de francs de dépenses débudgétisées du CEA. J'estime que ce montant devrait être réintégré dans le budget du ministère de l'industrie, car c'est une facilité un peu coupable que cette débudgétisation.

Mais des apports en capital seront sans doute également inéluctables, à GIAT Industries - peut-être 2 milliards de francs - à l'Aérospatiale - peut-être 3 milliards de francs - et au Crédit lyonnais 4 milliards de francs, venant après 3,5 milliards de francs en 1994. Par ailleurs, un certain nombre d'autres entreprises auront très probablement besoin de fonds propres supplémentaires.

Monsieur le ministre, sur ce point, je souhaiterais obtenir quelques informations de votre part. Je comprends bien que les prévisions en matière d'apports de produits de privatisation puissent être modulées selon la conjoncture ; il n'en reste pas moins que les besoins de renforcement des capitaux propres des entreprises demeurent dans le secteur public restent importants et que l'Etat va devoir continuer à faire correctement son métier d'actionnaire.

Voilà, monsieur le ministre, l'essentiel de mes remarques.

En guise de conclusion, j'aborderai très brièvement deux points.

D'abord, au titre du compte qui retrace la redevance télévisuelle, j'ai noté, une nouvelle fois, l'importance des sommes versées à la chaîne Arte : 935 millions de francs dont 374 millions de francs au titre de cette redevance.

Comme vous le savez, le Sénat a plusieurs fois exprimé des préoccupations à ce sujet. Nous ne voyons pas poindre plus de cohérence dans l'effort de production. Est-il possible de le partager avec d'autres chaînes publiques ? Nous ne voyons pas non plus progresser l'audience de cette chaîne. Cette situation nous semble continuer à poser un réel problème, un problème significatif pour les finances publiques.

Ensuite, s'agissant du Fonds de soutien des hydrocarbures, je note que ses ressources ne puisent pas sur un type important et très dynamique de carburant, le gazole.

Cela prive le fonds de moyens d'intervention supplémentaires et un rééquilibrage de la ressource serait donc souhaitable.

Mais c'est le problème plus général de la fiscalité pétrolière et de la charge fiscale inégale entre les différents produits pétroliers qui est posé, avec l'avantage structurel dont bénéficie le gazole.

Il s'agit d'un vieux débat sur une situation, dont il faut souligner, une nouvelle fois, les effets pervers en ce qui concerne la politique de l'énergie.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques remarques dont je souhaitais vous faire part.

J'ai quelque peu dépassé mon temps de parole, je vous prie de m'en excuser, monsieur le président. Il n'était pas facile de résumer les quarante-deux comptes spéciaux du Trésor en aussi peu d'instant.

M. Emmanuel Hamel. Vous êtes absous !

M. le président. Monsieur Marini, vous êtes tout excusé, votre exposé était très complet et très brillant.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, le groupe socialiste dispose, pour cette discussion, de seize minutes et le groupe communiste, de cinq minutes.

La parole est à M. Leyzour.

M. Félix Leyzour. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme je n'ai que fort peu de temps pour parler de la situation des comptes spéciaux du Trésor et de celle du budget des charge communes, je me contenterai de vous entretenir de la préoccupation que constitue pour notre groupe le développement important de la dette publique, qui est devenue, au fil des ans, le second budget civil de l'Etat.

Pour l'année 1995, le montant total des crédits affectés au service de la dette souscrite par le budget s'élève en effet à plus de 200 milliards de francs au titre de la dette négociable, et à un peu plus de 14,5 milliards de francs au titre de la dette non négociable.

Cet ensemble de charges financières est aujourd'hui largement supérieur au montant net de l'impôt sur les sociétés, à celui de la taxe intérieure sur les produits pétroliers, et il se rapproche inexorablement du produit de l'impôt sur le revenu.

La dette publique constitue non seulement une charge importante pour le budget général, mais aussi une véritable rente de situation pour les acteurs des marchés financiers, ainsi que le démontre la pratique.

La faible fiscalité pesant sur les produits financiers tirés de la dette publique est d'autant plus difficile à admettre aujourd'hui que le montant global des intérêts portant sur la dette « de long terme » atteint 131 milliards de francs, soit le produit net attendu de l'impôt sur les sociétés en 1994.

N'oublions pas que, en vertu des dispositions de l'article 119 *bis* du code général des impôts, les produits obligataires ne sont généralement taxés qu'à concurrence de 10 p. 100, c'est-à-dire au-dessous de la première tranche de l'impôt sur le revenu.

Nous nous interrogeons sur le sens de la fiscalité dans notre pays, qui touche les revenus et la consommation plutôt que le patrimoine et le capital.

La croissance de la dette publique, au cours de la dernière période, qui est d'autant plus importante que le Gouvernement a prolongé, sous divers aspects, les choix de son prédécesseur en élargissant encore le champ des avantages fiscaux accordés aux détenteurs de capitaux et aux entreprises, est un obstacle à toute réorientation de notre législation fiscale vers plus de justice et plus d'allègements d'impôt pour les catégories les plus modestes de la population.

L'Etat doit-il payer 71 milliards de francs au titre de la taxe professionnelle due par les entreprises ?

Doit-il, sans contrepartie, accorder 115 milliards de francs à une politique de l'emploi qui ne consiste, pour l'essentiel, qu'à fiscaliser ce que le travail des salariés met à la disposition des entreprises, c'est-à-dire la valeur ajoutée ?

Doit-il, pour partie grâce à un recours accru aux ressources extrabudgétaires, persévérer dans une politique de surarmement qui va, d'ici à l'an 2000, consommer l'essentiel du potentiel de financement de la collectivité nationale ?

Doit-on encore, parce qu'il faut donner des gages aux marchés financiers, continuer à assortir les émissions d'obligations publiques et de bons du Trésor de telles conditions fiscales qu'elles en deviennent, avant tout investissement en direction de la production et du développement économique, le meilleur moyen à court terme de rentabiliser l'épargne ?

Cette situation est telle qu'aucun spécialiste de la prospective économique ne prévoit, avant 1997 ou 1998, de retournement de la tendance à la réduction du montant et du coût de la dette publique.

Face à cette situation, le Gouvernement a choisi une solution qui n'est pas la bonne, celle de la réduction des dépenses publiques.

Cela se traduit, entre autres, par la remise en cause de l'APL pour les familles, par la diminution des concours aux collectivités locales, de quelque nature qu'ils soient, par la débudgetisation de certains investissements civils et par d'autres mesures qui, sous couvert de rigueur budgétaire, frappent toujours les mêmes.

En revanche, le Gouvernement se refuse à relever le taux de l'impôt sur les sociétés, à supprimer l'impôt fiscal, à mettre un terme au régime particulier d'imposition des

plus-values ou à celui des revenus obligataires : autant de mesures de justice sociale et fiscale qui permettraient, à terme, de ramener la dette publique à des proportions plus conformes aux capacités du pays.

L'un des grands échecs de la politique gouvernementale actuelle est de n'avoir pas su inverser la tendance à la progression de la dette, encore que cet échec procède de choix politiques clairs, ceux qui consistent à répondre aux attentes du patronat et des marchés financiers, toujours plus exigeants en matière d'allègement de la fiscalité et des charges, et toujours plus écoutés.

Tout cela justifie le refus clair de notre groupe de voter en l'état les crédits des charges communes, comme d'ailleurs ceux des comptes spéciaux du Trésor, dont ils sont une traduction parmi d'autres. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Paul Loridant. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, afin de ne pas allonger nos débats, délaissant les comptes spéciaux du Trésor, je n'évoquerai que le budget des charges communes, l'un des tout premiers budgets de l'Etat.

Ce budget représente en effet 564 milliards de francs de crédits bruts, soit plus du tiers des dépenses du budget général, et 344 milliards de francs en crédits nets. Il enregistre une augmentation de 13,5 milliards de francs par rapport à 1994.

Je ne m'attarderai pas, monsieur le ministre, sur les artifices de présentation de ce projet de loi de finances pour 1995, qu'il s'agisse, notamment, de mesures de débugétisation ou de la sous-évaluation de certaines dépenses. J'ai d'ailleurs déjà fait part de mes observations sur ce sujet à votre collègue M. Sarkozy.

Je soulignerai simplement que l'augmentation réelle de ce budget, à structure constante, est de 5,2 p. 100, puisqu'il faut ajouter les effets des opérations comptables au titre des articles 16 et 17, le BAPSA et le fonds de solidarité vieillesse.

Cependant, une de ces « manipulations » me paraît devoir être dénoncée avec une vigueur toute particulière.

Dans le chapitre concernant les subventions d'équilibre à divers régimes de sécurité sociale, vous poursuivez la ponction opérée sur la CNRACL, la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales, soit 9,9 milliards de francs en 1995. Or la situation de cette caisse est aujourd'hui critique puisque son déficit prévisionnel s'établit à 8,56 milliards de francs. Il fallait donc, sinon supprimer, au moins réduire la surcompensation dont est, en quelque sorte, victime cette caisse.

Mais, pour des raisons de présentation de votre budget, vous préférez conserver ces 10 milliards de francs et transférer leur financement sur les collectivités locales en augmentant, de cinq ou six points, dit-on, les cotisations employeur. En clair, par ce transfert, vous obligez les maires et les présidents des exécutifs locaux à augmenter encore les impôts locaux et à assumer l'impopularité à votre place.

Les charges communes sont d'abord un énorme réservoir budgétaire de 128 milliards de francs pour toute une série d'actions disparates, dans les domaines les plus divers : social, culturel, économique, etc.

Certaines économies sur les dépenses me paraissent fort malvenues. A titre d'exemple, je citerai la baisse de 3 p. 100 des crédits pour l'action internationale.

J'évoquerai aussi le financement des partis politiques. A ce titre, il est prévu d'inscrire pour 1995 la même somme qu'en 1994. Cela me paraît en totale contradiction avec

l'esprit du débat qui se déroule actuellement et avec ce qui a ressorti de la réunion qu'est organisée tout récemment M. le Premier ministre.

On ne peut à la fois vouloir supprimer le financement privé des partis politiques et ne pas en tirer les conséquences au niveau du financement public. Il faudra bien que le Gouvernement revienne finalement à plus de cohérence à cet égard, et j'imagine, monsieur le ministre, que vous serez amené à réévaluer cette ligne en cours d'année.

D'autres dépenses paraissent sous-évaluées. Je m'interroge ainsi sur les crédits d'aide aux exportations : 4 milliards de francs seulement sont inscrits pour la COFACE.

Vous avez trop dénoncé, lorsque vous étiez dans l'opposition, la sous-évaluation de cette ligne, pour que nous ne vous rappelions pas à notre tour la nécessité d'être vigilant sur ce point.

J'en viens au problème de l'endettement, puisque le service de la dette figure au budget des charges communes.

Ce service de la dette est de plus en plus lourd : 11,35 p. 100 du budget en 1992, 12 p. 100 en 1993, 12,8 p. 100 prévus en 1994 - il est encore trop tôt pour savoir exactement ce qu'il en est - et 13,4 p. 100 prévus en 1995, soit une charge de 199 milliards de francs.

La première cause de cette progression réside dans des taux d'intérêt élevés. La seconde tient à un encours de la dette de l'Etat qui connaît aujourd'hui une évolution des plus préoccupantes.

Comme dans les autres pays européens, la dette après avoir reculé ou s'être stabilisée à la fin des années quatre-vingt, augmente rapidement depuis 1992, conséquence logique de déficits budgétaires en augmentation.

Toutefois, à la fin de 1992, monsieur le ministre, le niveau de la dette publique française était largement inférieur à celui de nos partenaires européens, preuve que la gestion des finances publiques sous l'ancien gouvernement n'était certainement pas aussi mauvaise que vous voulez bien le dire aujourd'hui. D'ailleurs, les non-résidents détenaient, à la fin de 1992, 36 p. 100 de la dette négociable, signe certain de la confiance des étrangers dans la gestion du gouvernement de l'époque.

Mais, depuis la prise de fonctions de l'actuel gouvernement, nous sommes obligés de constater, la dette explose : plus de 1 000 milliards de francs supplémentaires de la fin 1992 à la fin 1995, soit 50 p. 100 d'augmentation en trois exercices.

M. Sarkozy avait pourtant déclaré, en présentant le projet de loi quinquennal relatif aux finances publiques : « La stabilisation, puis la réduction de l'endettement de l'Etat sont un objectif absolument prioritaire de la politique budgétaire du Gouvernement. C'est la condition de la poursuite de la baisse des taux d'intérêt, qui est elle-même une condition de la reprise de la croissance et de l'amélioration de la situation de l'emploi. »

Quel est le résultat ? Vous me permettrez de citer, comme d'autres, la presse allemande, en l'occurrence un article de Karl Jetter paru dans la *Frankfurter Allgemeine Zeitung* : « Jamais la France n'avait augmenté en si peu de temps la dette de l'Etat. »

M. Emmanuel Hamel. Prenez des sources françaises : elles sont meilleures !

M. Paul Loridant. Les déficits budgétaires, monsieur le ministre, expliquent une grande part de cette augmentation.

Les faits parlent d'eux-mêmes : 330 milliards de francs de déficit budgétaire prévu par vos services en 1993, autant pour 1995.

C'est d'abord le besoin de financement des administrations qu'il faut examiner puisqu'il constitue le seul véritable élément de comparaison : 3,9 p. 100 de besoin de financement des administrations publiques en 1992 - c'était un des chiffres les plus bas des pays industrialisés -, 5,8 p. 100 en 1993, 6,1 p. 100 en 1994. Ce sont les chiffres de l'OFCE, l'Observatoire français des conjonctures économiques.

Nous sommes loin, désormais, de la plupart de nos partenaires, notamment de l'Allemagne, où l'on prévoit que le besoin de financement des administrations représentera l'an prochain 3 p. 100 seulement. Nous faisons même pis que le Royaume-Uni, où le taux prévu est de 4,6 p. 100.

Aux conséquences des déficits, il faut ajouter la suppression du décalage dans le remboursement de la TVA, qui a coûté 83 milliards de francs au budget de l'Etat et qui se retrouve dans la dette, ainsi que la reprise par l'Etat de la dette de l'ACOSS, l'agence centrale des organismes de sécurité sociale, à l'égard de la Caisse des dépôts : 110 milliards de francs. Ces deux postes représentent au total une augmentation d'environ 200 milliards de francs de l'encours, soit 13,4 p. 100 du stock préexistant, et expliquent une grande part de l'augmentation de 430 milliards de francs de la dette en 1994.

Certes, monsieur le ministre, la dette publique de la France reste encore une des plus faibles des pays de la Communauté. La dette brute avoisine les 50 p. 100 du PIB contre 65 p. 100 pour la moyenne européenne.

Toutefois, le plus inquiétant, monsieur le ministre, c'est la progression de cette dette publique et, à l'opposé de l'optimisme affiché par notre rapporteur, M. Belot, nous pensons que ce pourcentage devrait approcher d'ici peu les 60 p. 100 par le simple effet mécanique du financement des déficits.

L'Etat français - c'est mon intime conviction, monsieur le ministre - est aujourd'hui entré dans la spirale infernale du surendettement.

Qu'en est-il du solde primaire ? Tout le monde admet qu'il devrait être positif - M. Belot précise même dans son rapport écrit qu'il devrait l'être de 50 milliards de francs - pour contenir cet endettement. Or ce solde primaire est l'indicateur de la capacité de remboursement de l'emprunteur, en l'occurrence l'Etat français, et c'est peut-être un critère plus important que le niveau de la dette absolue.

Lorsqu'on constate un déficit primaire, comme c'est le cas aujourd'hui, c'est qu'on est en présence d'un agent économique insolvable, qui ne peut régler ses frais financiers qu'au prix d'un endettement supplémentaire. C'est bien la situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui !

Le déficit primaire était de 1 p. 100 en 1992, d'un peu plus de 2 p. 100 en 1993 et de 2,5 p. 100 en 1994. Monsieur le ministre, vous ne l'avez pas dit devant la Haute Assemblée, et pourtant, vous savez bien ce qui va se passer : quels que soient les efforts accomplis et qui devront être poursuivis, l'encours de la dette de l'Etat continuera à croître et représentera en 1997 près de 55 p. 100 du PIB.

Devant ces résultats et ces perspectives, on comprend l'inquiétude de la Communauté européenne - mais ce n'est pas ma référence favorite - et celle des investisseurs étrangers, qui commencent à se méfier des valeurs du Trésor français et qui procèdent à des ventes nettes.

Je vous rappelle, monsieur le ministre, que les investisseurs étrangers avaient acheté pour 179 milliards de francs de valeurs du Trésor en 1992, pour seulement

79 milliards de francs en 1993 et que, au cours des neuf premiers mois de 1994, ils en ont revendu pour 170 milliards de francs. Ils ne détiennent plus aujourd'hui que 20 p. 100 du stock, contre 36 p. 100 de celui-ci à la fin de 1992.

M. Emmanuel Hamel. Nous sommes moins dépendants !

M. Paul Loridant. L'Etat doit donc solliciter davantage l'épargne de nos compatriotes : il leur a demandé 47 milliards de francs 1992, 333 milliards de francs en 1993, sur les 412 milliards de francs qui ont été levés cette année-là, et plus de 600 milliards de francs en 1994, dont 20 milliards ont été souscrits directement par les particuliers.

Certes, c'est une nouveauté, mais cela ne me paraît par la meilleure façon de favoriser l'augmentation de la consommation, qui est nécessaire à la relance et à la consolidation de la croissance.

Cette sollicitation de l'épargne des Français pousse à la hausse des taux d'intérêt par un effet d'éviction. A cela s'ajoute la prime de risque élevé demandée par les étrangers pour compenser ce qu'ils jugent être une mauvaise gestion de nos comptes publics et - ce qui pourrait bien être une réalité - les incertitudes politiques.

L'écart des taux à long terme se creuse avec l'Allemagne. Il était de 70 points de base à la fin du mois d'octobre, alors que l'écart était nul en février.

L'hypothèse des 7 p. 100 d'intérêt à long terme retenue par le Gouvernement pour 1995 me paraît quelque peu optimiste puisque, aujourd'hui, on est plutôt autour de 8 p. 100.

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Non ! Ils sont à 7,5 p. 100 !

M. Paul Loridant. Les taux ont un peu baissé, c'est vrai. Mais, ne vous laissez pas aller à annoncer une certaine évolution, car vous savez bien qu'aucun des experts ne peut dire aujourd'hui ce que seront dans l'avenir les taux longs. Si nous le savions, cela arrangerait bien des gens et simplifierait la vie de beaucoup, et cela ne ferait pas l'affaire des spéculateurs ! D'ailleurs, M. le rapporteur, dans son rapport écrit - j'ai noté une différence dans son rapport oral -, était plutôt de mon opinion !

En tout cas, l'augmentation du service de la dette en 1995 sera de 7 milliards de francs selon le Gouvernement. Je crains - je ne le souhaite pas - que le véritable chiffre ne se révèle nettement supérieur. Rappelons qu'en 1994 la charge des intérêts a largement dépassé les prévisions et que toute hausse d'un point des taux longs coûte 5 milliards de francs au budget.

Or ce niveau élevé du service de la dette entrave notre croissance et réduit la possibilité d'utilisation du budget comme instrument d'exécution d'une politique économique.

Vous comprendrez dans ces conditions, monsieur le ministre, que les membres du groupe socialiste et apparenté ne votent pas le projet de budget des charges communes.

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je demande la parole.

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Tout d'abord, je souhaite remercier M. Belot de son rapport et de l'avis favorable qu'il a émis sur ce projet de budget. Je le remercie aussi d'avoir noté le freinage sensible de la progression de la dette publique, le succès des nouvelles

émisions des OAT adressées aux particuliers, ainsi que les efforts réalisés par le Gouvernement par le biais de la SOFARIS en faveur des PME.

Enfin, je suis heureux qu'il ait rappelé qu'ensemble nous avons fait adopter une loi, la loi de privatisation, qui s'est révélée assez « robuste » à l'expérience.

Les dispositions qu'elle contient ont en effet été mises en œuvre à la satisfaction générale, du moins je le crois, car je n'ai pas à ce jour entendu de critiques majeures quant à la technique de privatisation que nous avons mise au point dans cette loi.

Monsieur Marini, je vous remercie également de votre soutien ; il est très précieux au Gouvernement.

Vous avez évoqué les problèmes tenant aux deux nouveaux comptes dont la création découle de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Vous avez annoncé que vous alliez déposer des amendements relatifs à la gestion de ces comptes. Nous aurons donc l'occasion d'en débattre lorsque nous les examinerons.

J'ai bien noté vos préoccupations concernant l'Office national des forêts.

C'est un dossier sur lequel j'ai répondu à l'occasion de questions qui m'ont été posées à l'Assemblée nationale.

Tout le monde sait qu'en 1994 une réforme importante a été menée afin de consolider le Fonds forestier national. L'Etat y a consacré 270 millions de francs et il a renouvelé cet effort dans le projet de loi de finances pour 1995.

Les entreprises contribuant au Fonds forestier national bénéficieront d'un allègement de charges de 50 millions de francs, totalement compensés par l'Etat par l'intermédiaire de l'affectation du préciput de 15 p. 100 à la taxe forestière. La taxe de défrichement sera augmentée et permettra 15 millions de francs de recettes supplémentaires ; les autorisations de programmes seront majorées de 30 millions de francs.

Vous savez combien le Gouvernement est attentif à ce que le Fonds forestier national possède les ressources nécessaires pour faire face à la politique forestière à laquelle le Gouvernement est très attaché.

Quant à l'IPBM, c'est un outil original ; c'est un établissement financier spécialisé dans la filière bois. La question d'une participation de l'ONF à une éventuelle préaugmentation de capital fait l'objet d'une expertise ministérielle. Nous verrons ce que le conseil d'administration de l'ONF dira sur ce point. J'attends donc que l'ONF se prononce pour en dire plus sur cette question complexe, que je vais suivre avec toute l'attention qu'elle mérite.

Sur l'assurance crédit, M. Belot a fait part de ses observations. En lui répondant, je répondrai en même temps à M. Loridant.

C'est vrai, il y a quelques années, je m'étais grandement inquiété de l'évolution des crédits qui étaient inscrits dans les charges communes pour couvrir l'assurance crédit. Mais, à l'époque, nous étions amenés à augmenter les dotations dans le cadre du collectif budgétaire dans des proportions absolument colossales - et je pèse mes mots - soit 10 milliards à 15 milliards de francs, ce qui est évidemment sans commune mesure avec les problèmes que pose la couverture de l'assurance crédit dans le cadre du budget pour 1995.

Pour l'année 1995, 4 milliards de francs sont inscrits au budget des charges communes au titre de l'assurance crédit à l'exportation. Cette dotation tient compte d'hypothèses plutôt prudentes sur certains des grands pays débiteurs et donc elle apparaît suffisante.

On constate, en effet, une stabilisation du besoin de financement de l'assurance crédit par rapport aux pics qui ont été atteints dans les années 1988-1990, où il s'élevait à plus de 10 milliards de francs chaque année. Il y a eu des années où les sommes étaient bien plus considérables, monsieur Loridant - retrouvez les dernières lois de règlement et vous verrez ! - et où les dépassements étaient véritablement déraisonnables. La dotation pour 1994, également de 4 milliards de francs, ne devrait pas être dépassée.

Cette amélioration provient notamment du redressement économique que connaissent certains pays débiteurs de la COFACE, comme le Mexique, la Pologne ou le Maroc ; cela accroît le montant des récupérations qui sont perçues par la COFACE.

Enfin, ce montant de 4 milliards de francs tient compte des versements au titre des sinistres russes et des sinistres algériens, qui sont les plus gros risques que connaît actuellement la COFACE.

Si, en 1993, la dotation initiale de 4 milliards de francs s'est révélée insuffisante, comme le relève M. Belot, c'est en raison du sinistre de l'ex-URSS, puisque nous avons dû verser cette année-là près de 6 milliards de francs d'indemnités nets de récupération sur ce pays.

On constate qu'en 1994 la Russie a honoré l'intégralité de sa dette. Nos indemnités sur la Communauté des Etats indépendants ne devraient pas représenter, cette année, plus de 2 milliards de francs et, pour 1995, l'indemnité versée ne devrait pas être supérieure à ce montant. Donc, je suis, là encore, à même de pouvoir vous rassurer.

Si le Fonds national pour le développement des adductions d'eau dans les communes rurales a connu des difficultés en 1994, puisque son fonds de roulement a baissé en raison d'une diminution inattendue des ressources, sa situation devrait se rétablir en 1995, compte tenu des orientations qui ont été prises. Ses recettes vont, en effet, profiter de deux éléments favorables : d'une part, une hausse de 2 centimes de la redevance sur l'eau, d'autre part, la nouvelle répartition des recettes du Pari mutuel, qui substituera des recettes plus dynamiques à celles qui étaient auparavant affectées à ce fonds.

Pour préserver le fonds de roulement, il a été nécessaire d'ajuster les dépenses en reportant, sur 1995, 25 millions de francs d'autorisations de paiement envisagées initialement en 1994 et en réduisant de 935 millions de francs à 870 millions de francs les engagements prévus pour 1995.

Voilà qui devrait être de nature à reconstituer un fonds de roulement positif, à concurrence d'un montant de 10 millions de francs à la fin de 1995.

S'agissant des comptes de soutien à l'industrie cinématographique, des progrès ont été réalisés. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, de le reconnaître.

Vous me posez avec insistance la question de la dotation en capital des entreprises publiques. Vous avez noté, comme le Gouvernement, que les dotations pour 1993 et 1994 ont été particulièrement élevées : vous avez évoqué le chiffre de 8 milliards de francs prévus dans le budget pour 1995.

Lorsque vous faites vos comptes, vous estimez que les besoins risquent d'être plus élevés.

Permettez-moi de vous dire que, en 1994, nous avions prévu, sur les 55 milliards de francs de recettes de privatisation, 5 milliards de francs pour les dotations en capital.

Nous aurons, en réalité, pu consacrer 11 milliards à 12 milliards de francs aux dotations en capital.

En 1995, nous avons prévu de leur affecter 8 milliards de francs. Je l'ai dit tout à l'heure mais je le répète : ce sont les huit premiers milliards de francs provenant des recettes de privatisation qui sont affectés en priorité aux dotations en capital - c'est une différence importante par rapport aux années précédentes. Ils vont nous permettre de procéder aux apports en fonds propres dès le début de l'année.

Si, en 1995, se dégage un surplus de recettes de privatisation, il sera consacré de nouveau aux dotations en capital.

En ce qui concerne ARTE, monsieur Marini, vous nous avez fait part de vos préoccupations et de celles de la Haute Assemblée.

Le Gouvernement est tout à fait conscient de la charge que fait peser sur les contribuables l'ensemble du secteur public audiovisuel. Cet effort doit trouver sa contrepartie dans une offre de programmes diversifiés, de qualité et à un coût raisonnable.

Monsieur le rapporteur, je crois avoir répondu à la plupart des questions importantes que vous avez soulevées.

Monsieur Leyzour, vous vous préoccupez, et j'en suis très heureux parce que nous faisons de même, de l'évolution de la dette publique.

M. Félix Leyzour. Préoccupation constante !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je suis sûr, dans ces conditions, que vous ne pouvez que soutenir le Gouvernement dans son effort de contrôle de la dépense publique.

J'entends dire que vous souhaitez augmenter les impôts payés par les entreprises. On ne va pas engager à cette heure de la nuit un débat de fond sur ce problème ; cela nous entraînerait trop loin. Mais, aujourd'hui, la plupart des élus qui se réclament de la même idéologie que vous ont pris conscience qu'il fallait faire attention à ne pas tuer la poule aux œufs d'or. En augmentant les impôts sur les entreprises, attention à ne pas aggraver inconsidérément le chômage !

Mme Hélène Luc. Il y a des entreprises qui peuvent payer !

M. Félix Leyzour. De toute façon, le chômage augmente, avec votre politique !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Est-ce bien vrai ? Je voudrais vous rappeler, monsieur Leyzour, que, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, l'économie se trouvait dans une récession qui, personne ne l'a contesté, était probablement la plus grave que l'économie française ait connue depuis la guerre. Or, en l'espace de quelques mois, nous avons complètement inversé la vapeur !

Le nombre de demandeurs d'emploi augmentait, lorsque nous sommes arrivés au pouvoir, au rythme de 30 000 par mois. Depuis le début de cette année, 175 000 emplois ont été créés ! Ce n'est pas contesté et, si les résultats ne sont pas ce qu'ils devraient être, c'est tout simplement parce que la population active a augmenté encore plus rapidement qu'auparavant.

Il est inutile, je crois, de vous rappeler que, lorsque nous avons pris le pouvoir, les entreprises françaises, du fait de la récession, supprimaient des emplois. Aujourd'hui, elles en créent ! En l'espace de quelques mois, les résultats sont devenus suffisamment éloquentes.

Monsieur Leyzour, la dernière fois que vos amis ont participé au Gouvernement, c'était, si je ne m'abuse, entre 1981 et 1984. Voulez-vous que je rappelle le montant du déficit budgétaire qui a été légué au Gouvernement auquel vos amis ont participé en 1981 ?

Mme Hélène Luc. Après 1984, nous n'étions plus au Gouvernement, et nous avons, depuis, toujours voté contre les budgets !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Écoutez, ce n'est pas si vieux que cela ! Je ne remonte pas à la Libération, je parle de 1981.

Le déficit budgétaire qu'a légué M. Barre, Premier ministre, au gouvernement auquel vos amis ont participé, à des postes très importants, était de 29,5 milliards de francs. Deux ans plus tard, il était de 120 milliards de francs ! Excusez du peu !

M. Philippe Marini, rapporteur pour avis. C'était M. Delors !

M. Emmanuel Hamel. Oui, M. Delors était ministre de l'économie et des finances à cette époque. Vous êtes coupable de ne pas le rappeler plus souvent, monsieur le ministre !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Monsieur Hamel, je vous en prie, ne vous indignez pas, je n'arrête pas de le rappeler ; je suis un des rares à le faire.

Monsieur Leyzour, la dernière fois que vous avez participé à un gouvernement, vous n'avez pas donné l'exemple. Alors, cessez de demander aux autres de faire ce que vous n'avez pas fait.

M. Félix Leyzour. Ce n'était pas nous qui décidions !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. J'ai l'infini regret de vous dire que, à la fin de 1981, lorsque le projet de budget pour 1982 a été présenté devant le Parlement, avec des dépenses en augmentation de 27,5 p. 100 et une aggravation considérable du déficit budgétaire, aucun ministre communiste n'a envisagé de quitter le Gouvernement. En tout cas, cette information n'est pas parvenue jusqu'à mes oreilles.

Mme Hélène Luc. En 1981 et 1982, la consommation est répartie !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. A quel prix !

Mme Hélène Luc. Faites-la repartir aujourd'hui !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je suis heureux de vous dire que la consommation est répartie et que la conjoncture se porte plutôt bien.

Mme Hélène Luc. La reprise, peut-être, mais pour qui ?

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Les chiffres sont là ! La croissance économique enregistrée pour les trois premiers trimestres de 1994 est de 2,3 p. 100. L'année dernière, je vous avais annoncé 1,4 p. 100 de croissance. Vous prétendiez alors que j'étais d'un optimisme béat. Or nous atteignons 2,3 p. 100, sans compter le dernier trimestre. Ce sont les chiffres officiels. Je n'invente rien. Aussi, je vous en prie, ne racontez pas n'importe quoi aux Français !

Mme Hélène Luc. Ce n'est pas n'importe quoi ! Regardez le nombre de jeunes qui sont au chômage !

Ne dites pas que nous disons n'importe quoi, car ce n'est pas vrai, et vous le savez bien !

M. Félix Leyzour. Les choses sont trop graves pour cela !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. En ce qui concerne l'emploi, on n'inverse pas la tendance en quelques semaines ou quelques mois. L'économie est un énorme paquebot, dont on ne modifie pas l'erre d'un coup de baguette magique.

S'agissant de la CNRACL, chacun sait - et M. Loridant mieux que quiconque - que le rapport démographique de cette caisse est beaucoup plus favorable que celui de la moyenne des autres caisses qui participent à la compensation démographique.

Ce que vous appelez la ponction opérée sur la CNRACL n'est, en réalité, que le résultat de la stricte application de la compensation démographique, qui permet de limiter les écarts de charges contributives entre les différents régimes : les mines, la SNCF, etc.

Dois-je rappeler que MM. Malvy et Charasse ont appliqué cette méthode de solidarité dans des conditions rigoureusement identiques à celles que vous contestez, monsieur Loridant ?

Dans ce domaine, il ne faut jamais oublier que le mécanisme mis en œuvre correspond à un objectif incontestable de solidarité entre régimes, auquel, je crois, chacun souscrit, et vous le premier.

Qu'il faille, le moment venu, examiner les conséquences de cette solidarité, c'est possible. Mais il faudra alors mettre toutes les cartes sur la table et ne pas se limiter à examiner la situation particulière de la CNRACL.

M. Paul Loridant. Les cotisations vont augmenter, monsieur le ministre, vous le savez !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. En ce qui concerne l'augmentation du financement public des partis politiques, je vous en prie, monsieur Loridant, ne faites pas de faux procès !

M. Paul Loridant. Il faut le prévoir ! Il faut dire que cela va augmenter !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je vous ai écouté, monsieur Loridant, alors laissez-moi parler !

La loi n'est pas votée. Des dispositions sont actuellement sur la table. Nous allons attendre que la loi soit votée. Le sera-t-elle ? Nous le verrons. Lorsqu'elle l'aura été, nous en tirerons, bien sûr, les conséquences sur le plan budgétaire. Mais à chaque jour suffit sa peine !

En ce qui concerne l'endettement de l'Etat, les chiffres sont là. La progression de l'endettement est très sensiblement réduite, notamment grâce aux efforts que le Gouvernement a faits pour freiner le déficit budgétaire, M. Belot l'a clairement rappelé.

Pour autant, il est vrai que l'endettement de la France est trop important, même s'il reste encore, après celui du Luxembourg, le plus faible en pourcentage du produit intérieur brut de tous les pays de l'Union européenne. Il ne faut donc pas dramatiser la situation.

Toutefois, je suis le premier à souhaiter que l'endettement augmente moins, voire qu'il diminue. Pour autant, monsieur Loridant, je vous ferai la même remarque qu'à vos collègues du groupe communiste : nous sommes au pouvoir depuis deux ans. Or l'endettement, que je sache, provient fondamentalement de l'empilement des déficits publics !

La gauche a voté un projet de budget pour 1993 avec un déficit de 160 milliards de francs. Tout le monde savait qu'il ne serait pas respecté. Finalement, le déficit a

atteint 350 milliards de francs ! Nous avons dû les incorporer dans la dette publique. Cela s'est traduit par un montant d'emprunts de 330 milliards de francs - le déficit a été un peu réduit par rapport à celui dont nous avons hérité car nous avons tout de même pu faire quelques économies.

Nous ne sommes au pouvoir que depuis vingt mois. Il n'en demeure pas moins qu'entre le déficit de 1993, le déficit de 1994, même réduit, qui s'ajoute naturellement à la dette publique, et celui de 1995, qui va s'ajouter et qui...

M. Paul Loridant. Et le remboursement de la TVA ? Et l'emprunt Balladur ?

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Vous mélangez tout, monsieur Loridant ! L'emprunt Balladur a été une modalité de gestion de la dette publique. J'ai dit lors de son lancement - cela a d'ailleurs rassuré les marchés financiers - que l'emprunt n'augmenterait pas le volume global des emprunts lancés par l'Etat français en 1993. En d'autres termes, nous avons modifié la gestion de la dette publique. Nous avons reçu 115 milliards ou 116 milliards de francs au titre de cet emprunt, ce qui a été autant de moins à emprunter sous la forme classique sur les marchés financiers. Ne mélangez pas tout ! Nous avons réduit le déficit budgétaire !

M. Paul Loridant. Il a augmenté de 50 p. 100 !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Il était inévitable que les déficits dont nous avons hérité s'accumulent et aggravent la charge de la dette publique. A qui la faute ? S'il est un groupe qui, en l'occurrence, ferait mieux de ne pas se faire remarquer, c'est bien le groupe socialiste !

M. Emmanuel Hamel. C'est dur, mais c'est va !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. En ce qui concerne la renationalisation de la dette, vous ne connaissez pas le dossier, monsieur Loridant.

Il est exact qu'il y a eu, en France, certains mois, une renationalisation de la dette, c'est-à-dire que des étrangers ont vendu des bons du Trésor français.

A cet égard, je ferai deux remarques. Tout d'abord, ce n'est pas la première fois que cela arrive. Cela s'est produit de manière épisodique et pour des montants très élevés sous le gouvernement précédent et personne n'en avait fait une histoire ! Je ne citerai que deux exemples : 36 milliards de francs en août-septembre 1992 et 39 milliards de francs en juin-juillet 1993. Ce qui s'est passé depuis l'été n'est donc pas nouveau. J'ajoute qu'il y a eu des mois avec des sorties nettes et des mois avec des entrées nettes.

Enfin, dernier point très important, ce phénomène de renationalisation de la dette publique, qui est largement lié à l'évolution des taux d'intérêt sur les marchés, ne touche pas seulement la France. Ainsi, en Allemagne, les non-résidents qui détenaient entre 50 p. 100 et 70 p. 100 de la dette négociable du « Bund » ont vendu pour près de 132 milliards de francs de titres publics entre février et juin 1994, c'est-à-dire un montant supérieur à celui qu'a connu la France. Telle est la réalité. C'est donc un phénomène international, qui n'a d'ailleurs eu aucune répercussion sérieuse sur la gestion de la dette publique.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, les quelques éléments que je souhaitais apporter aux orateurs.

Je conclurai en remerciant de nouveau MM. Belot et Marini de leurs excellents rapports et du soutien qu'ils apportent à la politique budgétaire du Gouvernement. (Applaudissements sur les travées de l'Union centriste et du RPR.)

M. Philippe Marini, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Philippe Marini, rapporteur spécial. Je voudrais tout d'abord remercier M. le ministre des éléments de réponse qu'il a bien voulu nous communiquer sur plusieurs sujets que nous avons abordés.

Je voudrais brièvement revenir sur deux points.

Le premier, que M. le ministre a évoqué, concerne les comptes d'avances et de prêts à l'égard des Etats étrangers. J'ai noté, dans les documents budgétaires pour 1995, que la charge nette du compte « Prêts du Trésor à des Etats étrangers pour la consolidation de dettes envers la France » s'alourdissait de 750 millions de francs, pour atteindre près de 9 milliards de francs.

J'ai cru noter également qu'un nouvel accord de consolidation, ou de rééchelonnement de dettes serait en cours de négociation avec la Russie. Je me permets, à cette occasion, de rappeler le problème particulièrement irritant et persistant des porteurs d'emprunts russes. En effet, je n'ai pas le sentiment que nous soyons très informés des négociations qui seraient en cours.

Le second point sur lequel je souhaite revenir a trait à l'usage des produits de privatisation.

Nous avons formulé, Jean Arthuis, Paul Loridant et moi-même, dans un récent rapport sur les sociétés de développement régional, les SDR, l'idée selon laquelle, à partir des recettes de privatisation, il pourrait être cohérent, sur le plan économique et budgétaire, d'accroître certains efforts au profit du développement des fonds propres des petites et moyennes entreprises. D'une façon un peu symbolique, nous étions tentés de rapprocher les efforts budgétaires qui sont nécessairement consentis au profit de certaines entreprises publiques pour payer les erreurs et les gestions passées, ce qui représente des milliards, voire des dizaines de milliards de francs, car, s'agissant de la revitalisation du tissu des entreprises, de l'incitation aux investissements en fonds propres dans ces entreprises, c'est-à-dire de l'avenir, notamment de l'emploi, il y a, en définitive, peu de choses au sens strict et budgétairement parlant.

Nous aurions donc souhaité disposer, peut-être pour d'autres années, d'une présentation budgétaire un peu différente visant à rattacher aux produits de privatisation certains efforts, comme ceux qui concernent les moyens accrus de la SOFARIS qui ne semblaient pouvoir utilement figurer dans l'emploi des produits de privatisation.

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je demande la parole.

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Tout d'abord, monsieur Marini, je tiens à vous dire que je suis avec beaucoup d'attention le dossier des emprunts russes.

J'ai eu l'occasion de l'aborder avec le Premier ministre russe, que j'ai rencontré voilà quelques mois. Je l'ai évoqué également à plusieurs reprises avec mes homologues successifs, la situation en Russie étant évolutive.

M. Emmanuel Hamel. Très évolutive !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je traite ce dossier avec tout le sérieux qui s'impose, car je sais combien les Français sont attachés à son règlement.

Chacun comprendra cependant qu'il s'agit d'un dossier extrêmement difficile à gérer, non seulement parce que la dette est ancienne – bien qu'une dette, quelle que soit

son ancienneté, dès l'instant qu'elle existe, doit être honorée – mais aussi, et surtout, parce que la situation financière du gouvernement russe est ce qu'elle est. Il est évident qu'il serait très difficile pour ce dernier de mobiliser les ressources nécessaires.

Je peux toutefois vous assurer que ce dossier avance.

En ce qui concerne l'aide aux PME, il est facile de faire des comparaisons.

En quelques mois, nous avons fait des efforts tout à fait considérables en faveur des PME.

Nous avons d'ailleurs affecté une – petite – partie du produits des privatisations aux PME : 190 millions de francs en 1994.

Nous avons fait d'autres choses encore. Nous avons créé les fonds SOFARIS et recapitalisé les SDR. Nous avons aussi augmenté le plafond des CODEVI, comptes pour le développement industriel, dont les ressources vont aux PME, et recapitalisé le CEPME, Crédit d'équipement des petites et moyennes entreprises.

Nous avons fait mobiliser par la Caisse des dépôts et consignations des sommes considérables.

La Caisse des dépôts et consignations a vu en effet ses activités sensiblement réorientées, à ma demande instante et à la suite d'une volonté déterminée du Gouvernement, vers le financement des petites et moyennes entreprises, et donc vers le financement du secteur productif. La Caisse des dépôts et consignations s'est engagée à débloquer 500 millions de francs par an pendant trois ans, soit, au total, 1,5 milliard de francs, sans compter les 200 millions de francs affectés à ma demande aux fonds SOFARIS pour les petites et moyennes entreprises. Voilà qui représente des sommes tout à fait considérables.

Je passe sur nombre d'autres mesures prises en faveur des petites et moyennes entreprises dont l'énumération détaillée nous entraînerait trop loin.

Sur le plan financier, nous avons fait tout ce qu'il fallait pour que le financement des petites et moyennes entreprises ne constitue pas, en période de reprise, un obstacle à leur développement. L'expérience prouvera dans les prochains mois, alors que la reprise se profile et que les petites et moyennes entreprises vont reprendre le chemin de l'investissement, que nous avons mis en place, dans la discrétion, de nombreux mécanismes qui permettront de faire face avec efficacité à leurs besoins.

Monsieur Marini, la préoccupation constante du ministre de l'économie, et du Gouvernement dans son ensemble, a été de s'efforcer de donner aux petites et moyennes entreprises les moyens de leur développement.

Je répète que nous ne sommes au pouvoir que depuis vingt mois et que nous avons hérité d'une récession. Il fallait en sortir ; c'est ce que nous faisons. J'ose espérer que tous les mécanismes financiers que nous avons mis en place contribueront à permettre aux petites et moyennes entreprises de réaliser leur développement.

J'ajoute – mais je sais que vous en êtes convaincus, mesdames, messieurs les sénateurs – que c'est probablement l'un des moyens les plus efficaces pour lutter contre le chômage.

Charges communes

M. le président. Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant les charges communes et figurant aux états B et C.

ÉTAT B

M. le président. « Titre I : 22 057 684 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits figurant au titre I^{er}.

(*Ces crédits sont adoptés.*)

M. le président. « Titre II : 129 848 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Titre III : moins 1 461 580 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Titre IV : 6 557 450 000 francs. »

Par amendement n° II-42, Mme Bidard-Reydet et M. Vizet, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de réduire ces crédits de 1 200 000 000 francs.

La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, par cet amendement n° II-42 relatif aux besoins en personnel des établissements d'enseignement supérieur, nous nous faisons l'écho de préoccupations de la communauté universitaire exprimées à de nombreuses reprises au cours des derniers mois.

La première partie de cet amendement vise à l'accroissement et à la création de postes de personnels IATOS, les personnels ingénieurs, administratifs, techniciens, ouvriers et de service.

En effet, ces catégories de personnels non enseignants des universités jouent un rôle particulièrement important non seulement dans l'accueil des étudiants, mais aussi dans le suivi de ces derniers, durant l'année scolaire. Nombre d'entre eux outre leurs différentes tâches, exercent une véritable action pédagogique, notamment en faveur des étudiants qui ont le plus besoin d'un support régulier durant toute l'année universitaire. Ils travaillent également en étroite collaboration avec les enseignants chercheurs.

Alors que le nombre d'établissements universitaires a augmenté, que les surfaces de certaines universités se sont accrues et que le nombre des étudiants a considérablement progressé, le nombre de créations de postes de personnels IATOS n'a pas correspondu aux différents besoins. Nombre de ces personnels sont particulièrement déçus du peu de cas qui est fait de leur travail. Certes, la plupart des ministres de l'enseignement supérieur saluent en termes très chaleureux leur action qui permet aux universités de bien fonctionner. Mais ces bonnes paroles ne sont pas suivies de mesures concrètes. Cette année encore, les organisations syndicales estiment qu'il faudrait créer 3 000 postes de personnels IATOS pour commencer de résorber le déficit cumulé depuis plusieurs années.

Permettez-moi de citer de larges extraits de la déclaration de la conférence des présidents d'université, dont chacun s'accorde à reconnaître le sérieux de l'analyse.

« Parmi les différentes catégories de moyens nécessaires, la conférence des présidents d'université insiste tout particulièrement pour que soit reconsidéré le volume des créations d'emplois IATOS..., dramatiquement insuffisant depuis plusieurs années.

« Le recours massif à des jeunes sous contrat emploi-solidarité, qui peut atteindre, dans certaines universités, près de la moitié des effectifs des personnels IATOS, ne saurait constituer un palliatif acceptable : ces jeunes doivent pouvoir être formés, encadrés ; la gestion, le fonctionnement et la sécurité des universités requièrent des niveaux de qualification qu'ils n'ont pas.

« Les universités ont partiellement compensé le manque dramatique de personnels IATOS en réalisant des gains de productivité très importants ; elles ne peuvent pratiquement plus aller au-delà. Pour simplement maintenir

le taux d'encadrement actuel, 750 emplois seraient nécessaires en 1995. L'une des voies possibles pour atteindre au moins une partie de cet objectif serait une initiative du Parlement.

« En année pleine, 150 emplois IATOS représentent environ 30 millions de francs. C'est un montant inférieur aux 33 millions de francs que la représentation parlementaire a su, en 1994, prélever sur sa réserve pour faire face aux besoins de l'enseignement supérieur privé, et qui sont, dans le projet du Gouvernement, consolidés et abondés de 9 millions de francs. La conférence des présidents d'université invite le Parlement à manifester la même sollicitude à l'enseignement universitaire public, à proportion des effectifs qu'il accueille. »

Le groupe communiste souhaite répondre à cette invitation. C'est pour ce faire qu'il a déposé un amendement visant à la création, au 1^{er} janvier 1995, de 750 postes de personnels IATOS, comme le demandent les présidents d'université. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Claude Belot, rapporteur spécial. La commission des finances constate avec étonnement que cette mesure vise à une réduction des crédits inscrits pour l'emploi. Tel n'est sans doute pas l'objectif.

Elle émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° II-42.

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. J'ai maintenant compris comment le groupe communiste arrive à résoudre la quadrature du cercle !

D'un côté, M. Leyzour propose une réduction du déficit et, de l'autre, sa collègue suggère une augmentation des dépenses. Mais Mme Bidard-Reydet, pour s'assurer que c'est une réduction du déficit, propose une réduction des dépenses !

M. Félix Leyzour. Et vous, que proposez-vous, monsieur le ministre ?

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-42.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Bidard-Reydet.

Mme Danielle Bidard-Reydet. Monsieur le ministre, vous m'avez répondu par une pirouette, mais vous n'avez proposé aucune mesure concrète !

Vous êtes trop au fait des questions budgétaires pour ne pas savoir que le seul moyen dont les parlementaires disposent pour attirer l'attention du Gouvernement est la proposition d'une réduction des crédits. Alors, grands dieux ! ne vous moquez pas de la seule méthode que vous nous laissez la possibilité d'utiliser !

Mme Hélène Luc. Absolument ! Très bien !

Mme Danielle Bidard-Reydet. J'en viens à mon explication de vote.

Le second aspect de l'amendement n° II-42 porte sur la création de 5 000 postes d'enseignants chercheurs. J'ai longuement développé notre argumentation sur ce point dans mes interventions sur les projets de budget de la recherche et de l'enseignement supérieur.

Je fais simplement observer que les créations de postes prévues au budget de l'enseignement supérieur ne seront effectives qu'à compter de la rentrée 1995-1996, c'est-à-dire, à peu de choses près, avec un retard d'un an sur les besoins aujourd'hui exprimés.

Notre proposition tend à résoudre dans l'urgence les problèmes posés en envisageant les créations de postes à partir du 1^{er} janvier 1995.

S'agissant du chapitre budgétaire mis à contribution pour la prise en charge de ces dépenses, j'observerai que c'est un des chapitres « réservoirs » du budget.

Je soulignerai que le rapporteur du budget des charges communes à l'Assemblée nationale a fait part de son souhait de le voir intégré dans le budget du ministère du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, où il aurait plus sa place du fait de son intitulé : « Mesures exceptionnelles pour l'emploi et la formation professionnelle ».

Soulignons encore que la Cour des comptes, dans son rapport sur l'exécution de la loi de finances de 1993, relève qu'une part importante des crédits inscrits au titre de ce chapitre - près de 5 milliards de francs - n'a pas été utilisée.

Enfin, il va sans dire qu'une mobilisation de crédits en faveur de la création d'emplois dans le secteur public universitaire aurait une autre portée que les mesures diverses et variées destinées à alléger le célèbre « coût du travail », que recouvre le chapitre 44-75 !

C'est au nom d'une efficacité sociale de l'engagement des crédits publics retrouvée que nous invitons le Sénat à adopter l'amendement n° II-42. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées communistes.*)

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-42, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme Hélène Luc. C'est bien dommage pour les universités !

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV. - (*Ces crédits sont adoptés.*)

ÉTAT C

M. le président. « Titre V. - Autorisations de programme : 130 500 000 francs ;

« Crédits de paiement : 79 500 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Titre VI. - Autorisations de programme : 2 023 060 000 francs ;

« Crédits de paiement : 689 389 000 francs. » - (*Adopté.*)

J'appelle en discussion les articles 53, 54, 54 bis et 54 ter, qui sont rattachés pour leur examen aux crédits des charges communes.

Charges communes

Articles 53 à 54 ter

M. le président. « Art. 53. - I. - Les taux de majoration applicables aux rentes viagères résultant de contrats souscrits ou d'adhésions reçues avant le 1^{er} janvier 1987 et visées par le titre premier de la loi n° 48-777 du 4 mai 1948 portant majoration des rentes viagères de l'Etat, par les titres premier et II de la loi n° 49-1098 du 2 août 1949 portant révision de certaines rentes viagères constituées par les compagnies d'assurances, par la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou par des particuliers moyennant l'aliénation de capitaux en espèces et par

l'article 8 de la loi n° 51-695 du 24 mai 1951 portant majoration de certaines rentes et pensions sont ainsi fixés :

PÉRIODE AU COURS DE LAQUELLE EST NÉE la rente originaire	Taux de la majoration (en pourcentage)
Avant le 1 ^{er} août 1914.....	79 671,2
Du 1 ^{er} août 1914 au 31 décembre 1918.....	45 485,3
Du 1 ^{er} janvier 1919 au 31 décembre 1925.....	19 097,4
Du 1 ^{er} janvier 1926 au 31 décembre 1938.....	11 674,5
Du 1 ^{er} janvier 1939 au 31 août 1940.....	8 398,9
Du 1 ^{er} septembre 1940 au 31 août 1944.....	5 074,2
Du 1 ^{er} septembre 1944 au 31 décembre 1945..	2 454,3
Années 1946, 1947 et 1948.....	1 134,4
Années 1949, 1950 et 1951.....	604,5
Années 1952 à 1958 incluse.....	433,1
Années 1959 à 1963 incluse.....	344,8
Années 1964 et 1965.....	320,8
Années 1966, 1967 et 1968.....	301,3
Années 1969 et 1970.....	241,5
Années 1971, 1972 et 1973.....	204,7
Année 1974.....	132,2
Année 1975.....	120,4
Années 1976 et 1977.....	101,5
Année 1978.....	86,9
Année 1979.....	70,6
Année 1980.....	51,2
Année 1981.....	34,3
Année 1982.....	24,4
Année 1983.....	18,4
Année 1984.....	14,7
Année 1985.....	12,8
Année 1986.....	11,7
Année 1987.....	10,1
Année 1988.....	8,7
Année 1989.....	7,1
Année 1990.....	5,2
Année 1991.....	3,7
Année 1992.....	2,2
Année 1993.....	1,0

« II. - Les taux de majoration prévus aux articles 8, 9, 11 et 12 de la loi n° 48-777 du 4 mai 1948 précitée, modifiés en dernier lieu par l'article 106 de la loi de finances pour 1994 (n° 93-1352 du 30 décembre 1993), sont remplacés par les taux suivants :

« Article 8, 2 978 p. 100.

« Article 9, 225 fois.

« Article 11, 3 492 p. 100.

« Article 12, 2 978 p. 100.

« III. - L'article 14 de la loi n° 48-777 du 4 mai 1948 précitée, modifié par l'article 106 de la loi de finances pour 1994 (n° 93-1352 du 30 décembre 1993), est ainsi rédigé :

« Art. 14. - Le montant des majorations prévues aux articles 8, 9 et 11 ci-dessus ne pourra excéder pour un même titulaire de rentes viagères 4 871 F.

« En aucun cas, le montant des majorations ajouté à l'ensemble des rentes servies pour le compte de l'Etat par la Caisse des dépôts et consignations au profit d'un même rentier viager ne pourra former un total supérieur à 28 522 F. »

« IV. - Les taux de majoration applicables à certaines rentes viagères constituées entre particuliers, conformément à la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 révisant certaines rentes viagères constituées entre particuliers, sont ainsi fixés :

PÉRIODE AU COURS DE LAQUELLE EST NÉE la rente originaire	Taux de la majoration (en pourcentage)
Avant le 1 ^{er} août 1914.....	79 671,2
Du 1 ^{er} août 1914 au 31 décembre 1918.....	45 485,3
Du 1 ^{er} janvier 1919 au 31 décembre 1925.....	19 097,4
Du 1 ^{er} janvier 1926 au 31 décembre 1938.....	11 674,5
Du 1 ^{er} janvier 1939 au 31 août 1940.....	8 398,9
Du 1 ^{er} septembre 1940 au 31 août 1944.....	5 074,2
Du 1 ^{er} septembre 1944 au 31 décembre 1945..	2 454,3
Années 1946, 1947 et 1948.....	1 134,4
Années 1949, 1950 et 1951.....	604,5
Années 1952 à 1958 incluse.....	433,1
Années 1959 à 1963 incluse.....	344,8
Années 1964 et 1965.....	320,8
Années 1966, 1967 et 1968.....	301,3
Années 1969 et 1970.....	279,2
Années 1971, 1972 et 1973.....	238,8
Année 1974.....	158,9
Année 1975.....	144,8
Années 1976 et 1977.....	123,8
Année 1978.....	107,7
Année 1979.....	89,5
Année 1980.....	68,2
Année 1981.....	49,1
Année 1982.....	38,4
Année 1983.....	31,5
Année 1984.....	25,8
Année 1985.....	22,4
Année 1986.....	20,3
Année 1987.....	17,5
Année 1988.....	14,8
Année 1989.....	12,1
Année 1990.....	9,0
Année 1991.....	6,4
Année 1992.....	3,7
Année 1993.....	1,7

« V. - Dans les articles 1^{er}, 3, 4, 4 bis et 4 ter de la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 précitée, la date du 1^{er} janvier 1993 est remplacée par celle du 1^{er} janvier 1994.

« VI. - Les dispositions de la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 précitée sont applicables aux rentes perpétuelles constituées entre particuliers antérieurement au 1^{er} janvier 1994.

« Le capital correspondant à la rente en perpétuel dont le rachat aura été demandé postérieurement au 30 septembre 1994 sera calculé, nonobstant toutes clauses ou conventions contraires, en tenant compte de la majoration dont cette rente a bénéficié ou aurait dû bénéficier en vertu de la présente loi.

« VII. - Les actions ouvertes par la loi n° 49-420 du 25 mars 1949 précitée, complétée par la loi n° 52-870 du 22 juillet 1952 et modifiée par la loi de finances pour 1994 (n° 93-1352 du 30 décembre 1993), pourront à nouveau être intentées pendant un délai de deux ans à dater de la publication de la présente loi.

« VIII. - Les taux de majoration fixés au IV ci-dessus sont applicables, sous les mêmes conditions de date, aux rentes viagères visées par la loi n° 48-957 du 9 juin 1948 portant majoration des rentes viagères constituées au profit des anciens combattants auprès des caisses autonomes mutualistes et par l'article 1^{er} de la loi n° 51-695 du 24 mai 1951 précitée ainsi qu'aux rentes constituées par l'intermédiaire des sociétés mutualistes au profit des bénéficiaires de la majoration attribuée en application de l'article L. 321-9 du code de la mutualité. » - (Adopté.)

« Art. 54. - Au premier alinéa du I de l'article 15 de la loi de finances pour 1994 (n° 93-1352 du 30 décembre 1993), les mots : "31 décembre 1994" sont remplacés par les mots : "31 décembre 1995". » - (Adopté.)

« Art. 54 bis. - En annexe au projet de loi de finances initiale, le Gouvernement dépose un rapport décrivant, en rappelant le fondement juridique, chacune des opérations de crédit à court, moyen ou long terme ou des opérations financières bénéficiant de la garantie de l'Etat. Ce rapport retrace, pour les deux derniers exercices connus et l'exercice en cours, les dépenses engagées au titre de chacune de ces garanties. » - (Adopté.)

« Art. 54 ter. - En annexe au projet de loi de finances initiale, le Gouvernement dépose un rapport retraçant, pour les deux dernières années et le premier semestre de l'année en cours :

« - les dotations en capital, avances d'actionnaire et autres apports aux entreprises publiques ;

« - les achats et ventes par l'Etat de titres, parts ou droits de sociétés.

« Il en précise la nature juridique et l'imputation budgétaire. » - (Adopté.)

COMPTES SPÉCIAUX DU TRÉSOR

M. le président. Nous allons maintenant examiner les articles 29 à 36 du projet de loi de finances, qui concernent les comptes spéciaux du Trésor ; j'appellerai également, avec l'accord de la commission des finances, l'amendement n° II-43, tendant à insérer un article additionnel après l'article 32.

C. - Opérations à caractère définitif des comptes d'affectation spéciale

Article 29

M. le président. « Art. 29. - Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale n° 902-25, intitulé : "Fonds de péréquation des transports aériens".

« Le ministre chargé de l'aviation civile est ordonnateur principal de ce compte qui retrace :

« 1° En recettes :

- le produit de la taxe de péréquation des transports aériens,

- les recettes diverses ou accidentelles ;

« 2° En dépenses :

« - les subventions aux entreprises de transport aérien en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire,

« - les frais de gestion,

« - les restitutions de sommes indûment perçues,

« - les dépenses diverses ou accidentelles. »

Par amendement n° II-40 rectifié, M. Marini, au nom de la commission des finances, propose d'insérer, après le premier alinéa de cet article, un alinéa ainsi rédigé :

« Le compte est géré par un comité de gestion comprenant quatorze membres, dont deux sénateurs, deux députés, un représentant des régions, un représentant des départements, un représentant des communes et de leurs groupements et sept représentants de l'Etat. Les membres autres que les parlementaires sont nommés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Le président est nommé parmi les représentants de l'Etat et dispose d'une voix prépondérante en cas de partage égal des votes. »

La parole est à M. Marini, rapporteur spécial.

M. Philippe Marini, rapporteur spécial. Cet amendement tend à préciser la composition du comité de gestion du fonds de péréquation des transports aériens dont nous

souhaitons la création. Je le rappelais tout à l'heure, le Sénat souhaite une association satisfaisante des représentants des collectivités et des représentants du Parlement à la gestion de cette ressource.

Nous proposons donc que le comité de gestion soit composé paritairement de sept représentants de l'exécutif et de sept élus, dont deux sénateurs, deux députés, un représentant des régions, un représentant des départements et un représentant des communes.

Le fonds de péréquation des transports aériens est, on le sait, destiné à subventionner les lignes intérieures non rentables mais importantes en termes d'aménagement du territoire. Il est financé par le produit d'une taxe sur les passagers embarqués dans les aéroports français.

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-40, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 29, ainsi modifié.

(L'article 29 est adopté.)

Article 30

M. le président. « Art. 30. – Il est ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale n° 902-26, intitulé : "Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables".

« Le ministre chargé de l'équipement et des transports est ordonnateur principal de ce compte qui retrace :

« 1° En recettes :

« – le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés,

« – le produit de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes,

« – les participations des collectivités territoriales et leurs établissements publics au financement des opérations visées ci-dessous,

« – les recettes diverses ou accidentelles ;

« 2° En dépenses :

« – les investissements sur le réseau routier national,

« – les investissements destinés aux voies navigables,

« – les subventions d'investissement en matière de transports ferroviaires et de transport combiné,

« – les dépenses d'études et les frais de gestion afférents aux opérations financées sur ce compte,

« – les restitutions de fonds indûment perçus,

« – les dépenses diverses ou accidentelles. »

Par amendement n° II-41 rectifié, M. Marini, au nom de la commission des finances, propose :

I. – Après le premier alinéa de cet article, d'insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le compte est géré par un comité de gestion comprenant quatorze membres, dont deux sénateurs, deux députés, un représentant des régions, un représentant des départements, un représentant des communes et de leurs groupements et sept représentants de l'Etat. Les membres autres que les parlementaires sont nommés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. Le président est nommé parmi les représentants de l'Etat et dispose d'une voix prépondérante en cas de partage égal des votes. »

II. – De rédiger comme suit le 2° de cet article :

« 2° En dépenses :

« – les investissements routiers nationaux, particulièrement pour le désenclavement des zones d'accès difficile ;

« – les investissements destinés aux voies navigables figurant au schéma directeur national des voies navigables ;

« – les subventions d'investissement pour le financement du réseau ferroviaire à grande vitesse inscrit au schéma directeur national ;

« – les subventions d'investissement pour le développement des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, particulièrement dans les zones d'accès difficile ;

« – les subventions d'investissement pour le développement des transports combinés ;

« – les dépenses d'études et les frais de gestion afférents aux opérations financées sur ce compte ;

« – les restitutions de fonds indûment perçus ;

« – les dépenses diverses ou accidentelles. »

La parole est à M. Marini, rapporteur spécial.

M. Philippe Marini, rapporteur spécial. Dans le même esprit que précédemment, il s'agit de définir cette fois la composition du comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, et de préciser l'intitulé des lignes de dépenses, afin de s'appuyer de façon stricte sur les dispositions du projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-41 rectifié, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 30, ainsi modifié.

(L'article 30 est adopté.)

Article 31

M. le président. « Art. 31. – Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1995, au titre des services votés des opérations définitives des comptes d'affectation spéciale, est fixé à la somme de 15 315 500 000 F. » – *(Adopté.)*

Article 32

M. le président. « Art. 32. – I. – Il est ouvert aux ministres, pour 1995, au titre des mesures nouvelles des opérations définitives des dépenses en capital des comptes d'affectation spéciale, des autorisations de programme s'élevant à la somme de 13 010 500 000 F.

« II. – Il est ouvert aux ministres, pour 1995, au titre des mesures nouvelles des opérations définitives des comptes d'affectation spéciale, des crédits de paiement s'élevant à la somme totale de 12 392 083 800 F ainsi répartie :

« – Dépenses ordinaires civiles : 338 000 000 F ;

« – Dépenses civiles en capital : 12 054 083 800 F ;

« Total : 12 392 083 800 F. »

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

Par amendement n° II-35 rectifié, M. Jean Faure, Mme Luc, MM. Jean-Pierre Blanc, Jean Bernard, Louis Boyer, Caron, Delaneau, Dufaut, Herment, Lesein et Masseret proposent :

I. - Dans le paragraphe I de cet article, de remplacer la somme : « 13 010 500 000 francs » par la somme : « 12 935 000 000 francs ».

II. - Dans le paragraphe II de cet article, de remplacer deux fois la somme : « 12 392 083 800 francs » par la somme : « 12 316 583 800 francs » et de remplacer la somme : « 12 054 083 800 francs » par la somme : « 11 978 583 800 francs ».

Par amendement n° II-36 rectifié, M. Jean Faure, Mme Luc, MM. Jean-Pierre Blanc, Jean Bernard, Louis Boyer, Caron, Delaneau, Dufaut, Herment, Lesein, Masseret et Egu proposent, dans le paragraphe II de l'article 32, de remplacer deux fois la somme : « 12 392 083 800 francs » par la somme : « 12 345 083 000 francs » et de remplacer la somme : « 338 000 000 francs » par la somme : « 291 000 000 francs ».

La parole est à M. Delaneau, pour défendre ces deux amendements.

M. Jean Delaneau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les amendements n° II-35 rectifié et II-36 rectifié qui sont soumis à votre examen émanent du groupe d'études sur le sport du Sénat et ont pour objet de supprimer, dans le compte spécial intitulé « Fonds national pour le développement du sport », les crédits inscrits pour le financement de la Coupe du monde de football.

L'amendement n° II-35 rectifié vise en particulier la rénovation des huit stades de province, à laquelle sont consacrés 75,5 millions de francs de crédits ; l'amendement n° II-36 rectifié vise, quant à lui, les 47 millions de francs destinés à la construction du Grand Stade, à Saint-Denis.

Ils sont le fruit d'une certaine exaspération des parlementaires qui voient, au fil des années et des événements sportifs, le FNDS utilisé comme instrument de financement d'opérations de prestige, au détriment de l'aide destinée au sport de haut niveau et au sport de masse, contrairement aux intentions du législateur de 1976 et de 1980, lors de la création du FNDS. Tout cela a déjà été dit et redit, aussi bien lors de l'examen du budget de la jeunesse et des sports par les rapporteurs spéciaux que lors de l'examen de l'article 13 *bis* relatif à l'augmentation du prélèvement opéré sur la Française des jeux au profit du FNDS. Je n'y reviens donc pas.

Je voudrais, en revanche, donner acte au Gouvernement des efforts qui ont été accomplis depuis lors.

D'une part, M. Nicolas Sarkozy s'est engagé - engagement confirmé par Mme Alliot-Marie - à « rebudgétiser » la moitié de la somme prélevée sur le FNDS au profit du Grand Stade, soit 47 millions de francs. Cet engagement devrait notamment trouver sa traduction lors de l'examen en deuxième délibération du présent projet de loi de finances.

J'en profite pour exprimer ma satisfaction de constater que c'est la voie préconisée par le groupe d'études du sport du Sénat qui a été choisie, de préférence à celle d'une augmentation des taux.

D'autre part, Mme Michèle Alliot-Marie a annoncé dimanche dernier que, dans le cadre des suites données à la consultation nationale pour les jeunes, son ministère

bénéficierait, là encore en deuxième délibération, de 100 millions de francs de crédits supplémentaires en faveur des jeunes. Dont acte !

C'est donc au total - j'en suis tout à fait satisfait - un budget en nette progression par rapport à l'an dernier qui ressortira des délibérations du Parlement. Ce n'est pas le cas de tous les budgets.

Aussi, pour saluer l'effort du Gouvernement, j'indique d'ores et déjà que, au nom du groupe d'études du sport, je retire l'amendement n° II-35 rectifié portant sur la rénovation des stades de province. En effet, il ne nous paraît pas absolument contraire à l'esprit qui a présidé à la mise en place du FNDS que les stades de province puissent en bénéficier.

Votre gouvernement a été le premier à pérenniser les recettes du FNDS, monsieur le ministre. C'était une revendication déjà ancienne. Pour avoir participé à la création de ce fonds et pour avoir suivi son évolution en tant que rapporteur du budget des sports, je suis particulièrement soucieux de son avenir, et vous m'avez donné à cet égard un certain nombre de garanties.

Le prix à payer pour que votre gouvernement reste dans l'histoire celui qui aura mis un terme au dévoiement des moyens du FNDS me semble désormais bien modeste. Que sont 47 millions de francs par rapport à l'ensemble du budget ?

Vous avez réussi à dégager des recettes supplémentaires pour financer des actions aussi utiles que le « Fil info-jeunes » ou le « Bus pour les jeunes ».

Je veux espérer que vous saurez faire de même pour aider les petites associations sportives et leurs bénévoles qui, plus modestement et plus discrètement sans doute, mais tout aussi efficacement, contribuent chaque jour à l'insertion et à l'épanouissement de notre jeunesse.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. le président. L'amendement n° II-35 rectifié est donc retiré. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° II-36 rectifié ?

M. Philippe Marini, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il s'agit d'un sujet fort délicat.

Chacun ici est bien placé dans son département ou dans sa commune pour constater l'importance du rôle joué par les associations sportives, en milieu rural comme en milieu urbain.

Il est clair que le mouvement sportif est un partenaire indispensable des élus que nous sommes. Il est clair aussi qu'aucun gouvernement, et ce depuis longtemps, n'a fait autant, monsieur le ministre, pour garantir, renforcer et pérenniser les ressources du Fonds national pour le développement du sport. M. le ministre du budget a, en effet, garanti le niveau des recettes du fonds à hauteur de 850 millions de francs au titre de 1994. Cela n'avait pas été le cas auparavant.

Par ailleurs, comme je le rappelle dans mon rapport écrit, l'Assemblée nationale a obtenu un « plus » d'une trentaine de millions de francs et le Sénat un « plus » de près de 50 millions de francs par la rebudgétisation de la moitié de l'investissement pour le Grand Stade au titre de 1995.

Certes, nous souhaiterions aller plus loin.

Mme Hélène Luc. Allons-y, monsieur le rapporteur spécial !

M. Philippe Marini, rapporteur spécial. Mais nous sommes soucieux, madame Luc, des finances publiques. Dans ce domaine comme dans d'autres, on ne peut pas vouloir tout, tout de suite !

La commission n'ayant pu se prononcer sur l'amendement n° II-36 rectifié, que, j'indique que malgré toute la sympathie que j'ai pour ses auteurs, comme rapporteur spécial, je ne peux que m'en remettre à la sagesse du Sénat.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° II-36 rectifié ?

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je tiens d'abord à remercier M. Delaneau d'avoir retiré son premier amendement en considération des efforts que le Gouvernement a déjà consentis en faveur du Fonds national pour le développement du sport.

Le Gouvernement s'est déjà prononcé favorablement sur la réduction de moitié des 94 millions de francs qui devaient être affectés au Grand Stade par le biais du Fonds national pour le développement du sport.

M. Emmanuel Hamel. Ah !

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Il inscra donc les 47 millions de francs en deuxième délibération, lors du vote définitif du budget, qui doit avoir lieu samedi.

M. Emmanuel Hamel. Merci, monsieur le ministre.

Mme Hélène Luc. Vous confirmez donc ce que Mme Alliot-Marie nous a dit ?

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Si, au vue de ma déclaration, M. Delaneau acceptait de retirer son deuxième amendement, j'en serais personnellement très heureux.

M. le président. Monsieur Delaneau, l'amendement n° II-36 rectifié est-il maintenu ?

M. Jean Delaneau. Monsieur le ministre, nous avons d'ores et déjà intégré dans notre réflexion cette diminution de 47 millions de francs qui interviendra à l'occasion de la seconde délibération. Cependant, il reste les autres 47 millions !

Personnellement, je serais assez tenté d'accéder à votre demande. Mais il n'est que d'examiner la liste des signataires de cet amendement – ô combien œcuménique ! – pour comprendre que, si je peux, à la rigueur, retirer mon nom de la liste je ne peux en aucun cas retirer l'amendement !

M. le président. Je vais mettre au voix l'amendement n° II-36 rectifié.

M. André Egu. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. André Egu. En qualité de membre du groupe d'études sur le sport, je ne peux que soutenir cet amendement. Certes, peut-être dans un moment de lucidité, M. le ministre du budget a entrouvert la porte. Mais nous souhaitons qu'il aille jusqu'au bout de la démarche.

Or, entre le discours volontariste du ministre des sports, qui a de grandes ambitions, et les moyens qui lui sont alloués pour les réaliser, il existe un certain décalage. Pour cette raison, nous ne pourrions que soutenir cet amendement.

M. Jean Arthuis, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Jean Arthuis, rapporteur général. A l'occasion de la discussion d'un amendement, certes, sensible, je voudrais rendre hommage au groupe d'études sur le sport, qui a

pris part à un long débat, lors de l'examen de l'article 13 bis, en première partie du projet de loi de finances.

Je rappelle que l'on nous proposait d'augmenter le taux de prélèvement sur le chiffre d'affaires de la Française des Jeux, et nous avons été sensibles – c'est une marque de sagesse – au fait que l'accroissement inconsidéré de ce taux risquait d'altérer à terme les ressources et le chiffre d'affaires de la Française des Jeux.

Nous avons par ailleurs longuement déploré cette détestable pollution du FNDS constatée depuis 1988-1989, quand l'Etat a mis à la charge du FNDS des dépenses relatives aux jeux Olympiques d'hiver, ou d'autres dépenses qui n'étaient pas liées au développement des sports de masse ou des sports de haut niveau.

M. le ministre du budget, comme l'a rappelé M. Philippe Marini, a bien voulu faire un geste et prendre l'engagement de rebudgétiser la moitié de la dépense prévue en 1995 et financée par le FNDS pour le Grand Stade. Il a pris également l'engagement, au-delà de 1995, de faire disparaître du FNDS de tels postes de dépenses. Peut-être M. le ministre de l'économie pourrait-il confirmer cet engagement, de telle sorte que nous n'ayons plus ce débat à l'avenir.

Le Gouvernement a beaucoup fait, il y a tout juste un an, lorsqu'il a pris l'engagement d'assurer un minimum de ressources au FNDS. Il a engagé d'importants efforts cette année en prenant l'engagement de rebudgétiser les dépenses de financement du Grand Stade. Permettez-moi de vous dire au passage que les crédits pour 1995 sont bien modestes par rapport au coût du Grand Stade.

Compte tenu de ces engagements et du consensus qui s'est dégagé au sein de notre assemblée à l'occasion de l'examen de l'article 13 bis, nous ne sommes vraiment pas fondés à demander davantage ce soir.

Je rends une nouvelle fois hommage à nos collègues MM. Egu et Delaneau.

Mme Hélène Luc. Il ne faut leur rendre hommage, si vous devez finir par leur demander de ne pas voter l'amendement avec nous !

M. Jean Arthuis, rapporteur général. Mais je ne crois pas qu'il soit possible d'aller plus loin. Nous nous heurtons à d'importantes contraintes budgétaires, qui ont été constamment rappelées au cours de nos débats.

Dans ces conditions, je voterai contre l'amendement n° II-36 rectifié.

Je comprends bien la motivation de M. Delaneau et des autres auteurs de cet amendement ; mais des engagements ont été pris pour les années à venir. Dois-je rappeler, mes chers collègues, que, en 1992, année au cours de laquelle aucune garantie de ressources n'avait été donnée, les ressources effectives étaient très inférieures aux ressources prévisionnelles ? Les prélèvements opérés pour les jeux Olympiques étaient trois ou quatre fois inférieurs à ceux qui étaient initialement prévus cette année pour le Grand Stade ! En 1992, le FNDS disposait pour les sports de masse et les sportifs de haut niveau de la moitié des ressources qui leur sont allouées en 1995, et ce malgré les 47,5 millions de francs !

En outre, Mme Alliot-Marie, dimanche après-midi, nous a confirmé qu'en deuxième délibération cette rebudgétisation serait proposée au Sénat.

Dans ces conditions, je ne pense pas que nous puissions voter cet amendement.

Mme Hélène Luc. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'heure est tardive mais la combativité reste la même.

Grâce à l'organisation de la Coupe du monde de football en 1998, notre pays peut être à nouveau, après les jeux Olympiques d'Albertville, au cœur d'un événement mondial de grande portée.

D'une certaine façon, plusieurs milliards d'habitants de la planète vivront pendant trois semaines en direct de France en suivant cette compétition sportive.

C'est dire si l'événement est prometteur et peut être, n'en doutons pas, riche en enthousiasme et en investissement humain. C'est dire si notre pays se doit d'être à la hauteur de cette ambition et capable de rassembler, tant dans le mouvement sportif qu'au-delà, toutes celles et tous ceux qui se mobiliseront pour assurer la réussite de ce projet.

L'ampleur de celui-ci, ses caractéristiques, relèvent d'évidence d'une responsabilité nationale et d'un engagement de l'État qui doit être plein et entier.

Or, le montage financier que le Gouvernement a présenté à l'occasion de cette discussion budgétaire concernant le plan d'équipement et de construction des stades indispensables à la tenue de la Coupe du monde a suscité une émotion très vive et très légitime de la représentation parlementaire et du mouvement sportif.

Un premier financement de 170 millions de francs serait en effet, selon le schéma du Gouvernement, effectué au détriment du FNDS, donc du mouvement sportif, de ses fédérations et de l'activité de ses clubs.

Je suis, comme la plupart des sénateurs, témoin de la grande colère des responsables sportifs. D'ailleurs, nous sommes saisis de nombreuses pétitions et motions; rien que pour le département du Val-de-Marne, il y a trois mille signataires.

Je partage la colère des responsables sportifs; dont on connaît le dévouement et l'engagement permanents au service du sport.

Lors de la discussion de l'article 13 *bis* et, dimanche encore, lors de la discussion du budget de la jeunesse et des sports, j'ai rapporté leur indignation face à ce véritable détournement des dotations destinées aux millions de sportifs.

Il s'en est suivi la présentation, à l'unanimité, de deux amendements initiés par le groupe d'études sur le sport du Sénat, présidé par notre collègue Jean Faure, et visant à rebudgétiser la totalité des 170 millions de francs indûment prélevés sur le FNDS.

Le Gouvernement a été conduit - je viens d'en parler - sous la pression conjointe des sénateurs et du mouvement sportif, à une première concession de 47,5 millions de francs, soit la moitié de la dotation d'État prévue pour le Grand Stade.

M. Emmanuel Hamel. Concession importante, convenez-en!

Mme Hélène Luc. Cela ne fait toujours pas le compte, monsieur Hamel!

M. Emmanuel Hamel. Mais si!

Mme Hélène Luc. Le contenu des deux amendements du groupe d'études sur le sport du Sénat est donc, selon moi, pleinement justifié. Il s'agit, avec raison, de retirer du FNDS la totalité des crédits de paiement prévus pour le Grand Stade et pour les neuf autres stades de province, qui s'élèvent à 170 millions de francs.

Le projet du Grand Stade de Saint-Denis nous a été présenté au Sénat par ses concepteurs. Nous avons pu en admirer la force et l'élégance. À l'évidence, sa réalisation peut être un atout pour notre pays, ainsi que pour le département de la Seine-Saint-Denis et la ville de Saint-Denis, dès lors que l'État fera face à ses engagements en ce qui concerne aussi bien l'insertion de cet équipement dans son environnement urbain et humain - je sais que la discussion progresse sur ce point - ses utilisations futures pour d'autres disciplines sportives que son financement - et cela est également vrai pour les autres équipements prévus pour la Coupe du monde.

C'est pourquoi il faut faire droit, monsieur le ministre, à la seule proposition réaliste et légitime à la hauteur de l'événement que notre pays veut organiser, celle de la budgétisation intégrale des crédits destinés à l'organisation de la Coupe du monde de football.

Monsieur le ministre, croyez-moi, vous feriez un geste significatif si vous acceptiez notre amendement...

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Malheureusement, je ne le peux pas!

Mme Hélène Luc. ... eu égard à l'intérêt que le Gouvernement dit porter à la jeunesse de France. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je demande la parole.

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je demande de la façon la plus ferme aux groupes de la majorité qui soutiennent le Gouvernement de repousser cet amendement.

M. Emmanuel Hamel. N'ayez pas d'inquiétude, monsieur le ministre!

M. Robert Vizet. Vous montez au filet!

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Je le demande de la façon la plus pressante. Il faut être sérieux! Les ressources allouées au Fonds national pour le développement du sport ont été sensiblement augmentées en 1995. Le taux de prélèvement sur la Française des jeux a été augmenté. Nous avons fait un effort de 47 millions de francs, c'est-à-dire la moitié! Cela suffit! Il y a des moments où il faut savoir s'arrêter.

Je demande naturellement un scrutin public.

Mme Hélène Luc. Vous ne voulez pas arrêter cette pratique qui consiste à piller le FNDS!

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-36 rectifié, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

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° 63 :

Nombre de votants	315
Nombre de suffrages exprimés	314
Majorité absolue des suffrages exprimés ..	158
Pour l'adoption	95
Contre	219

Le Sénat n'a pas adopté.

Je vais mettre aux voix l'article 32.

Mme Hélène Luc. Je demande la parole pour explication de vote.

M. le président. La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le ministre, si, avec les sénateurs communistes, j'enregistre avec satisfaction la première amélioration que constitue le retrait de 47 millions de francs du FNDS sur la part de l'Etat pour le financement du Grand Stade de Saint-Denis, la question du complément des 47 millions de francs et de la mise à niveau des neuf autres stades de province pour 75 millions de francs reste entière.

Aussi, avec mes collègues des groupes communistes et apparentés de l'Assemblée nationale et du Sénat, nous réitérerons notre exigence du retrait du FNDS de la totalité des 170 millions de francs de crédits prévus pour les infrastructures de la Coupe du monde de football.

Au-delà de cet aspect, c'est une question de principe qui est posée, celle du détournement, pour ne pas dire du pillage, du FNDS pour financer toujours plus d'événements exceptionnels.

M. Emmanuel Hamel. On accroît ses moyens !

Mme Hélène Luc. Il faut en finir avec le recours à cet expédient et maintenir le produit de ce prélèvement à l'usage exclusif du mouvement sportif, de même qu'il serait indispensable de doter la France d'un véritable budget des sports, qui soit à la hauteur des ambitions de la France.

Monsieur le ministre, notre pays n'a vraiment pas besoin de nouvelles et inutiles querelles, qui ne manqueraient pas d'avoir des retombées négatives, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, si le Gouvernement persistait dans sa volonté actuelle. Mais je vois qu'il persiste !

Il vous faudra en tout cas compter avec la vigilance et la combativité des sénateurs communistes et apparentés sur cette question, et avec leur disponibilité, aux côtés des acteurs du mouvement sportif...

M. Emmanuel Hamel. N'abusez pas, madame, vous vous trompez !

Mme Hélène Luc. ... pour affirmer leur engagement au service de cette grande activité sportive qui contribue à forger l'identité de toute communauté humaine.

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

Je mets aux voix l'article 32.

Mme Hélène Luc. Le groupe communiste vote contre. *(L'article 32 est adopté.)*

Article additionnel après l'article 32

M. le président. Par amendement n° II-43, Mmes Luc et Bidard-Reydet, M. Renar et les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 32, un article additionnel ainsi rédigé :

- « I. - Il est créé un observatoire permanent d'évaluation de la dépense nationale en matière de réalisation d'équipements sportifs.

« Cet observatoire est constitué de, à proportions égales :

- représentants de l'Etat ;
- représentants de l'Assemblée nationale et du Sénat ;
- représentants du mouvement sportif ;
- représentants des collectivités locales ;
- représentants des associations agréées de protection de la nature et de défense de l'environnement.

« Il comprend, de droit, les membres du comité de gestion du Fonds national pour le développement du sport.

« II. - Cet observatoire remet un rapport annuel retraçant les dépenses effectuées par l'Etat, les collectivités locales et les autres secteurs institutionnels en la matière.

« Ce rapport est présenté au Parlement, dans le cadre de la discussion budgétaire relative au ministère de la jeunesse et des sports.

« III. - Pour 1995, le rapport comporte une analyse plus spécifique des conditions d'organisation de la Coupe du monde 1998 en France et tend notamment à évaluer l'impact économique et social de cette manifestation. Il dresse également un bilan économique et social des plus récentes manifestations à vocation internationale organisées en France (JO d'hiver en 1992. Jeux méditerranéens en 1993, Jeux de la francophonie en 1994).

« IV. - Dans ses conclusions, le rapport tendra à présenter des propositions relatives à une prise en charge plus équilibrée des dépenses en équipements sportifs de la nation, accordant notamment une attention particulière à la budgétisation à terme du FNDS. »

La parole est à Mme Luc.

Mme Hélène Luc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre amendement prévoit la mise en place d'un observatoire permanent de la dépense nationale en matière d'équipements sportifs. Il procède de la réflexion qui a été engagée à l'occasion de la discussion de l'article 13 *bis* lors de l'examen de la première partie du présent projet de loi de finances, et qui s'est poursuivie lors de l'examen du budget du ministère de la jeunesse et sports et du compte du FNDS.

Notre pays est un grand pays sportif, en tout cas il a vocation à l'être.

Je ne développerai pas le rôle historique qu'il a assumé dans la renaissance des jeux Olympiques ou la création de la Coupe du monde de football ; je me contenterai de rappeler le rôle majeur qu'il a joué ces dernières années, notamment avec les jeux Olympiques méditerranéens.

Au-delà de l'enjeu sportif et des considérations relatives à l'image de la France dans le monde, l'organisation de telles manifestations exceptionnelles recouvre un certain nombre d'enjeux économiques et d'aménagement du territoire.

Chacun garde en mémoire que la Grenoble d'après les jeux de 1968 n'est plus la même ville que celle d'avant, le village olympique étant devenu un quartier à part entière du chef-lieu de l'Isère.

Dans la période récente, se pose la question du coût des infrastructures réalisées à l'occasion de telle ou telle manifestation.

Ainsi, le réseau autoroutier construit en Savoie pour les jeux Olympiques est pratiquement le plus cher de France, tandis que les comptes des communes d'accueil de certains équipements sont lourdement grevés du coût des emprunts afférents.

A titre d'exemple, je cite Pralognan-la-Vanoise, endettée du fait de la piste de curling qui y fut construite, Brides-les-Bains, Moûtiers,... ou encore Les Saisies.

Dans le même temps, on ne peut oublier que notre pays a perçu les dividendes de l'organisation des jeux Olympiques sous forme d'excédent de la balance des paiements et de produit de la TVA sur les diverses opérations commerciales liées aux jeux.

Le phénomène est identique pour la Coupe du monde qui aura lieu en 1998.

La réalisation du Grand Stade s'établit, conformément à la loi de décembre 1993, sous la responsabilité d'une société d'économie mixte nationale et dans le cadre d'un projet urbain plus global concernant La Plaine-Saint-Denis.

Ce projet comporte un important volet relatif aux infrastructures qui prévoit l'extension des transports en commun, la couverture – enfin – de l'autoroute A 1, cette plaie ouverte depuis vingt-cinq ans dans le paysage urbain, la requalification des abords et voiries, la reconstruction de la gare, la réalisation de parcs de stationnement et de logements neufs.

C'est donc au profond remodelage d'un quartier entier que nous allons assister.

Pour autant, il importe de savoir qu'à chaque fois que sera réalisée la moindre dépense, l'Etat percevra, au titre de la seule TVA, des sommes autrement plus importantes que celles qu'il s'appête à engager en dotations propres pour le Grand Stade ou pour l'ensemble des investissements annexes.

Les observations que nous faisons valent aussi pour les villes de province qui ont été sélectionnées pour accueillir, dans leurs stades respectifs, plusieurs des rencontres de la Coupe du monde de football de 1998.

Ne doit-on pas voir, dans la difficulté de prévoir des rencontres à Strasbourg ou Marseille, le fait que c'est d'abord auprès des collectivités locales que l'on compte trouver les moyens de financer la rénovation ou la construction de telle ou telle enceinte sportive ?

C'est parce qu'il nous faut nous doter d'un outil d'évaluation et de prévision que nous souhaitons la mise en place de cet observatoire.

Pour ceux qui s'étonneraient de la présence des associations agréées de protection de l'environnement, soulignons seulement le fait que le Comité international olympique exige aujourd'hui, aux termes du cahier des charges relatif à tout dépôt de candidature à l'organisation des jeux Olympiques, que soit effectuée une étude de l'impact sur l'environnement de la réalisation des équipements prévus.

Je vous invite, mes chers collègues, à voter cet amendement.

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

M. Philippe Marini, rapporteur spécial. La commission a émis un avis défavorable.

Je ne reprendrai pas les arguments qui ont déjà été évoqués longuement au cours de cette discussion. Je me bornerai à dire que l'instance d'évaluation proposée par le groupe communiste est superfétatoire, parce qu'il existe d'autres procédures.

Mme Hélène Luc. C'est bien dommage ! Cela aurait permis au Parlement d'exercer son contrôle !

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

M. Edmond Alphandéry, ministre de l'économie. Défavorable.

M. le président. Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'amendement n° II-43, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

II. – Opérations à caractère temporaire

Articles 33 à 36

M. le président. « – Art. 33. – I. – Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1995, au titre des services votés des opérations à caractère temporaire des comptes d'affectation spéciale, est fixé à la somme de 153 000 000 F.

« II. – Le montant des découverts applicables en 1995, aux services votés des comptes de commerce, est fixé à 1 961 000 000 F.

« III. – Le montant des découverts applicables en 1995, aux services votés des comptes de règlement avec les gouvernements étrangers, est fixé à 308 000 000 F.

« IV. – Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1995, au titre des services votés des comptes d'avances du Trésor, est fixé à la somme de 321 752 000 000 F.

« V. – Le montant des crédits ouverts aux ministres, pour 1995, au titre des services votés des comptes de prêts, est fixé à la somme de 5 617 500 000 F. » – *(Adopté.)*

« Art. 34. – Il est ouvert aux ministres, pour 1995, au titre des mesures nouvelles des opérations à caractère temporaire des comptes d'affectation spéciale, des autorisations de programme et des crédits de paiement s'élevant respectivement à 55 000 000 F et à 9 416 200 F. » – *(Adopté.)*

« Art. 35. – Il est ouvert aux ministres, pour 1995, au titre des mesures nouvelles des comptes de prêts, des crédits de paiement s'élevant à la somme de 10 707 500 000 F. » – *(Adopté.)*

« Art. 36. – Au deuxième alinéa de l'article 70 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990), modifié par l'article 72 de la loi de finances pour 1992 (n° 91-1158 du 30 décembre 1991), les mots : "31 décembre 1994" sont remplacés par les mots : "31 décembre 1995". » *(Adopté.)*

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant les charges communes et les comptes spéciaux du Trésor.

3

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'avenant à la convention fiscale du 21 octobre 1976 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Cameroun.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 107, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

5

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Suède en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur les successions et sur les donations.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 108, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 109, distribué et renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

4

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI CONSTITUTIONNELLE

M. le président. J'ai reçu de MM. Claude Estier, Guy Allouche, François Autain, Germain Authié, Jacques Bellanger, Mmes Monique ben Guiga, Maryse Bergé-Lavigne, MM. 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 Chery, Claude Cornac, Raymond Courrière, Roland Courteau, Gérard Delfau, Jean-Pierre Demerliat, Mme Marie-Madeleine Dieulangard, MM. Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Léon Fatous, Claude Fuzier, Aubert Garcia, Gérard Gaud, Roland Huguet, Philippe Labeyrie, Tony Larue, Robert Laucournet, François Louisy, Philippe Madrelle, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Pierre Mauroy, Jean-Luc Mélenchon, Charles Metzinger, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Guy Penne, Daniel Percheron, Louis Perrein, Jean Peyrafitte, Louis Philibert, Claude Pradille, Roger Quilliot, Paul Raoult, René Régnault, Gérard Roujas, André Rouvière, Claude Saunier, Mme Françoise Seligmann, MM. Michel Sergent, Franck Sérusclat, René-Pierre Signé, Fernand Tardy, André Vezinhet, Marcel Vidal, Rodolphe Désiré, Paul Loridant et Albert Pen, sénateurs, une proposition de loi constitutionnelle tendant à modifier l'article 23 de la Constitution.

La proposition de loi constitutionnelle sera imprimée sous le numéro 114, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI ORGANIQUE

M. le président. J'ai reçu de MM. Claude Estier, Guy Allouche, François Autain, Germain Authié, Jacques Bellanger, Mmes Monique ben Guiga, Maryse Bergé-Lavigne, MM. 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 Chery, Claude Cornac, Raymond Courrière, Roland Courteau, Gérard Delfau, Jean-Pierre Demerliat, Mme Marie-Madeleine Dieulangard, M. Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Léon Fatous, Claude Fuzier, Aubert Garcia, Gérard Gaud, Roland Huguet, Philippe Labeyrie, Tony Larue, Robert Laucournet, François Louisy, Philippe Madrelle, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Pierre Mauroy, Jean-Luc Mélenchon, Charles Metzinger, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Guy Penne, Daniel Percheron, Louis Perrein, Jean Peyrafitte, Louis Philibert, Claude Pradille, Roger Quilliot, Paul Raoult, René Régnault, Gérard Roujas, André Rouvière, Claude Saunier, Mme Françoise Seligmann, MM. Michel Sergent, Franck Sérusclat, René-Pierre Signé, Fernand Tardy, André Vezinhet, Marcel Vidal, Rodolphe Désiré, Paul Loridant et Albert Pen, sénateurs, une proposition de loi organique tendant à renforcer la limitation du cumul des mandats et fonctions électives.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le numéro 110, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu de MM. Claude Estier, Guy Allouche, François Autain, Germain Authié, Jacques Bellanger, Mmes Monique ben Guiga, Maryse Bergé-Lavigne, MM. 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 Chery, Claude Cornac, Raymond Courrière, Roland Courteau, Gérard Delfau, Jean-Pierre Demerliat, Mme Marie-Madeleine Dieulangard, M. Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Léon Fatous, Claude Fuzier, Aubert Garcia, Gérard Gaud, Roland Huguet, Philippe Labeyrie, Tony Larue, Robert Laucournet, François Louisy, Philippe Madrelle, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Pierre Mauroy, Jean-Luc Mélenchon, Charles Metzinger, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Guy Penne, Daniel Percheron, Louis Perrein, Jean Peyrafitte, Louis Philibert, Claude Pradille, Roger Quilliot, Paul Raoult, René Régnault, Gérard Roujas, André Rouvière, Claude Saunier, Mme Françoise Seligmann, MM. Michel Sergent, Franck Sérusclat, René-Pierre Signé, Fernand Tardy, André Vezinhet, Marcel Vidal, Rodolphe Désiré, Paul Loridant et Albert Pen, sénateurs, une proposition de loi organique relative à la transparence de la vie publique.

La proposition de loi organique sera imprimée sous le numéro 112, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

6

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Claude Estier, Guy Allouche, François Autain, Germain Authié, Jacques Bellanger, Mmes Monique ben Guiga, Maryse Bergé-Lavigne, MM. 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, Mme Marie-Madeleine Dieulangard, M. Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Léon Fatous, Claude Fuzier, Aubert Garcia, Gérard Gaud, Roland Huguet, Philippe Labeyrie, Tony Larue, Robert Laucournet, François Louisy, Philippe Madrelle, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Pierre Mauroy, Jean-Luc Mélenchon, Charles Metzinger, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Guy Penne, Daniel Percheron, Louis Perrein, Jean Peyrafitte, Louis Philibert, Claude Pradille, Roger Quilliot, Paul Raoult, René Régnauld, Gérard Roujas, André Rouvière, Claude Saunier, Mme Françoise Seligmann, MM. Michel Sergent, Franck Sérusclat, René-Pierre Signé, Fernand Tardy, André Vezinhet, Marcel Vidal, Rodolphe Désiré, Paul Loridant et Albert Pen, sénateurs, une proposition de loi tendant à renforcer la limitation du cumul des mandats et fonctions électives.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 111, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

J'ai reçu de MM. Claude Estier, Guy Allouche, François Autain, Germain Authié, Jacques Bellanger, Mmes Monique ben Guiga, Maryse Bergé-Lavigne, MM. 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, Mme Marie-Madeleine Dieulangard, M. Michel Dreyfus-Schmidt, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Léon Fatous, Claude Fuzier, Aubert Garcia, Gérard Gaud, Roland Huguet, Philippe Labeyrie, Tony Larue, Robert Laucournet, François Louisy, Philippe Madrelle, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Pierre Mauroy, Jean-Luc Mélenchon, Charles Metzinger, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Guy Penne, Daniel Percheron, Louis Perrein, Jean Peyrafitte, Louis Philibert, Claude Pradille, Roger Quilliot, Paul Raoult, René Régnauld, Gérard Roujas, André Rouvière, Claude Saunier, Mme Françoise Seligmann, MM. Michel Sergent, Franck Sérusclat, René-Pierre Signé, Fernand Tardy, André Vezinhet, Marcel Vidal, Rodolphe Désiré, Paul Loridant et Albert Pen, sénateurs, une proposition de loi relative à la transparence de la vie publique.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 113, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

7

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de règlement (CE) du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 3610/93 relatif à la poursuite de l'importation de beurre néo-zélandais au Royaume-Uni dans des conditions particulières.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E 338 et distribuée.

8

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 7 décembre 1994, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1995, adopté par l'Assemblée nationale (n° 78 et 79, 1994-1995).

M. Jean Arthuis, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie. - Moyens des services et dispositions spéciales :

Budgets annexes de l'ordre de la Légion d'honneur et de l'ordre de la Libération :

M. Louis Perrein, rapporteur spécial (rapport n° 79, annexe n° 41).

Justice et article 60.

M. Alain Lambert, rapporteur spécial (rapport n° 97, annexe n° 31) ; M. Germain Authié, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (services généraux, avis n° 84, tome IV) ; M. Guy Cabanel, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (administration pénitentiaire, avis n° 84, tome V) ; M. Michel Rufin, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale (protection judiciaire de la jeunesse, avis n° 84, tome VI).

Coopération :

M. Michel Charasse, rapporteur spécial (rapport n° 79, annexe n° 9) ; M. Paul d'Ornano, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (avis n° 82, tome III).

**Délai limite pour les inscriptions de parole
dans les discussions précédant l'examen des crédits
de chaque ministère**

Le délai limite pour les inscriptions de parole dans les discussions précédant l'examen des crédits de chaque ministère est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

**Délai limite pour le dépôt des amendements
aux crédits budgétaires
pour le projet de loi de finances pour 1995**

Le délai limite pour le dépôt des amendements aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1995 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

**Délai limite pour le dépôt des amendements
aux articles de la deuxième partie
non joints à l'examen des crédits,
du projet de loi de finances pour 1995**

Le délai limite pour le dépôt des amendements aux articles de la deuxième partie, non joints à l'examen des crédits, du projet de loi de finances pour 1995 est fixé au vendredi 9 décembre 1994, à seize heures.

Scrutin public à la tribune

En application de l'article 60 *bis*, troisième alinéa, du règlement, le vote sur l'ensemble du projet de loi de finances pour 1995 aura lieu, de droit, par scrutin public à la tribune, à la fin de la séance du samedi 10 décembre 1994.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 7 décembre 1994, à une heure cinquante.)

*Le Directeur
du service du compte rendu intégral,
DOMINIQUE PLANCHON*

ERRATUM

Au compte rendu intégral de la séance du 29 novembre 1994

Page 6343, 2^e colonne, rétablir comme suit le début du 4^e alinéa :

« M. Jean François-Poncet. Si je fais ces observations,... »

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

(Application des articles 76 à 78 du règlement)

Desserte de la région de Narbonne par le TGV

182. - 6 décembre 1994. - M. Roland Courteau demande à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme de lui établir un point précis sur l'état d'avancement concernant l'inscription prioritaire de l'axe TGV Madrid-Barcelone-Montpellier dans le cadre des projets européens à grande vitesse retenus au sommet d'Essen. Par ailleurs, le TGV Amsterdam-Madrid-Séville, constitue bien un axe majeur de développement économique des régions traversées. Et sur ce plan, l'implantation d'une gare TGV entre Narbonne et Béziers est essentielle. C'est pourquoi, il lui demande également s'il est en mesure de lui apporter

toutes précisions sur le choix définitif du site de cette gare, ainsi que les délais même approximatifs de sa réalisation. Enfin, dans la perspective d'une telle implantation, il lui paraît indispensable qu'une réflexion soit dès à présent engagée, par la réalisation d'une étude socio-économique, prenant en compte les aménagements ou créations nécessaires en matière de liaisons routières, autoroutières et ferroviaires, susceptibles de rapprocher dans le temps Narbonne et la Narbonnaise de cette gare TGV ; de constituer par là même, les axes structurants d'une nouvelle aire économique de la Narbonnaise ou de déboucher sur l'aménagement d'un échangeur autoroutier à hauteur du site envisagé pour l'implantation de la gare. Il lui demande donc quelles mesures il entend prendre, permettant de favoriser la réalisation, dans un proche avenir, d'un schéma d'aménagement des infrastructures routières, en liaison avec la gare TGV, pour permettre un meilleur développement économique et touristique de cette zone narbonnaise.

*Application de la loi relative
à l'action des collectivités locales
en faveur des salles de cinéma*

183. - 6 décembre 1994. - M. le président du Sénat, à l'occasion du rapport sur le contrôle semestriel de l'application des lois, précisait récemment que ce document, en matière d'application des lois votées après déclaration d'urgence, « fait apparaître avec clarté que les efforts demandés au Parlement ne se retrouvent pas, autant qu'on pourrait le souhaiter, dans la mise en œuvre des mesures d'application par le pouvoir exécutif et l'administration ». Au-delà des éléments statistiques présentés dans ce rapport, illustration peut être donnée de cette appréciation avec la loi n° 92-651 du 13 juillet 1992 relative à l'action des collectivités locales en faveur de la lecture publique et des salles de spectacle cinématographique. Cette norme n'a, en effet, pas encore reçu application en ce qui concerne ses articles 7 et 8, alors qu'elle est promulguée depuis deux ans et cinq mois. M. le président de la commission des affaires culturelles de la Haute Assemblée n'a d'ailleurs pas manqué d'en faire état au mois d'octobre, en notant que des problèmes de droit communautaire contribuaient à retarder la parution du texte d'application. Certes, il s'agit de la mise en place d'une aide économique et l'Union européenne doit être consultée à ce titre ; certes, la loi prévoit également un examen par le Conseil d'Etat ; certes, enfin, ce projet de décret devait être soumis aux nouveaux ministres, à la suite des élections législatives de 1993. Cependant, ce Gouvernement aurait, semble-t-il, procédé aux dernières négociations interministérielles sur la rédaction du texte à l'automne 1993, tandis que le Conseil d'Etat, quant à lui, aurait émis son avis sur le fond depuis des mois. Aussi, M. Marcel Bony demande-t-il, si vraiment on en est encore à la phase européenne, de bien vouloir faire tout ce qui est en son pouvoir pour régler cette question avec la plus grande diligence, afin que l'effort très important que produisent certains exploitants de salles puisse être soutenu par les collectivités territoriales.

*Suppression d'emplois
à la mutuelle générale de l'éducation nationale*

184. - 6 décembre 1994. - M. René-Pierre Signé attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la suppression de 150 emplois de mis à disposition de la mutuelle générale de l'éducation nationale pour gérer la sécurité sociale. En vertu de la législation en vigueur, et au regard du nombre d'assurés sociaux gérés par cette mutuelle (1 500 000), elle pourrait prétendre à 367 emplois mais n'en demande que 328. Ce retrait de postes est d'autant plus surprenant qu'aucune autre mutuelle de l'éducation nationale ne fait l'objet d'une politique de rigueur semblable et qu'aucun ministère n'a procédé à de tels retraits de postes (les postes et télécommunications bénéficient pourtant de 500 postes de mis à disposition pour 600 000 adhérents et l'administration des douanes de 120 pour 40 000 adhérents). La convention signée par la mutuelle générale de l'éducation nationale et valable jusqu'au 31 août 1997, devient caduque par décision unilatérale et sans concertation préalable, alors même que la MGEN a toujours remboursé au ministère de l'éducation nationale l'intégralité des salaires et charges sociales pour ces mises à disposition. Il souligne également l'insuffisance des crédits affectés à l'action sociale par le ministère de l'éducation nationale qui, avec 380,64 F de dépense par agent, se situe au dernier rang, loin derrière le ministère de l'économie et des finances (3 574,80 F) et celui de la coopération (3 486,24 F). Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il entend prendre pour remédier à la situation discriminatoire dont fait l'objet la mutuelle générale de l'éducation nationale et pour augmenter la dépense moyenne d'action sociale par agent.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL de la séance du mardi 6 décembre 1994

SCRUTIN (n° 63)

sur l'amendement n° II-36 rectifié, présenté par M. Jean Faure et plusieurs de ses collègues, à l'article 32 du projet de loi de finances pour 1995, adopté par l'Assemblée nationale (ressources du fonds national pour le développement du sport - F.N.D.S.).

Nombre de votants : 314
Nombre de suffrages exprimés : 313

Pour : 94
Contre : 219

Le Sénat n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Communistes (15) :

Pour : 15.

Rassemblement démocratique et européen (27) :

Pour : 1. - M. François Lesein.

Contre : 22.

N'ont pas pris part au vote : 4. - MM. François Abadie, André Boyer, Yvon Collin et François Giacobbi.

R.P.R. (92) :

Pour : 2. - MM. Jean Bernard et Alain Dufaut.

Contre : 89.

Abstention : 1. - M. Philippe Marini.

Socialistes (67) :

Pour : 67.

Union centriste (63) :

Pour : 5. - MM. Jean-Pierre Blanc, Paul Caron, André Egu, Rémi Herment et Jacques Mossion.

Contre : 56.

N'ont pas pris part au vote : 2. - MM. René Monory, président du Sénat, et Jean Faure, qui présidait la séance.

Républicains et Indépendants (48) :

Pour : 3. - MM. Louis Boyer, Jean Delaneau et Mme Anne Heinis.

Contre : 44.

N'a pas pris part au vote : 1. - M. Maurice Arreckx.

Sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe (9) :

Pour : 1. - Mme Joëlle Dusseau.

Contre : 8.

Ont voté pour

Guy Allouche
François Autain
Germain Authié
Henri Bangou
Marie-Claude Beaudou
Jean-Luc Bécart
Jacques Bellanger
Monique ben Guiga
Maryse Bergé-Lavigne
Jean Bernard
Roland Bernard
Jean Besson
Jacques Bialski
Pierre Biarnès
Danielle Bidard-Reydet
Jean-Pierre Blanc
Marcel Bony
Louis Boyer
Jacques Carat
Paul Caron
Jean-Louis Carrère
Robert Castaing
Francis Cavalier-Bénézet
Michel Charasse
Marcel Charmant
William Chery
Claude Cornac
Raymond Courrière
Roland Courteau
Jean Delaneau
Gérard Delfau
Jean-Pierre Demerliat
Michelle Demessine

Rodolphe Désiré
Marie-Madeleine Dieulangard
Michel Dreyfus-Schmidt
Alain Dufaut
Josette Durrieu
Bernard Dussaut
Joëlle Dusseau
André Egu
Claude Estier
Léon Fatous
Paulette Fost
Jacqueline Fraysse-Cazalis
Claude Fuzier
Aubert Garcia
Jean Garcia
Gérard Gaud
Anne Heinis
Rémi Herment
Roland Huguet
Philippe Labeyrie
Tony Larue
Robert Laucournet
Charles Lederman
François Lesein
Félix Leyzour
Paul Loridant
François Louisy
Hélène Luc
Philippe Madrelle
Michel Manet

Jean-Pierre Masseret
Pierre Mauroy
Jean-Luc Mélenchon
Charles Metzinger
Louis Minetti
Gérard Miquel
Michel Moreigne
Jacques Mossion
Robert Pagès
Albert Pen
Guy Penne
Daniel Percheron
Louis Perrein
Jean Peyrafitte
Louis Philibert
Claude Pradille
Roger Quilliot
Paul Raoult
René Régnauld
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

Ont voté contre

Philippe Adnot
Maurice Blin
Michel Alloncle
Louis Althapé
Magdeleine Anglade
Jean Arthuis
Alphonse Arzel
Honoré Baillet
José Balarello
René Ballayer
Bernard Barbier
Janine Bardou
Bernard Barraux
Jacques Baudot
Henri Belcour
Claude Belot
Jacques Bérard
Georges Berchet
Jean Bernadaux
Daniel Bernardet
Roger Besse
André Bettencourt
Jacques Bimbenet
François Blaizot

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
Jacques Braconnier
Paulette Brisepierre
Louis Brives
Camille Cabana
Guy Cabanel
Michel Caldaguès
Robert Calmejane
Jean-Pierre Camoin
Jean-Pierre Cantegrit
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 Curtoli
Etienne Dailly
Marcel Daunay
Désiré Debavelaere
Luc Dejoie
Jean-Paul Delevoeye
François Delga

Jacques Delong
Charles Descours
André Diligent
Michel Doublet
Pierre Dumas
Jean Dumont
Ambroise Dupont
Hubert Durand-Chastel
Jean-Paul Emin
Pierre Fauchon
Roger Fossé
André Fosset
Jean-Pierre Fourcade
Alfred Foy
Philippe Franco
Jean François-Poncet
Yann Gaillard
Jean-Claude Gaudin
Philippe de Gaulle
François Gautier
Jacques Genton
Alain Gérard
François Gerbaud
Charles Gintésy
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
Marcel Henry
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
Roger Lise
Maurice Lombard
Simon Loueckhote
Pierre Louvot
Roland du Luart
Marcel Lucotte

Jacques Machel
Jean Madelain
Kléber Malecot
André Maman
Max Marest
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
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 Tréille
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

Abstention

M. Philippe Marini.

N'ont pas pris part au vote

MM. François Abadie, Maurice Arreckx, André Boyer, Yvon Collin et François Giacobbi.

N'ont pas pris part au vote

MM. René Monory, président du Sénat. Jean Faure, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants :	315
Nombre de suffrages exprimés :	314
Majorité absolue des suffrages exprimés :	158

Pour l'adoption :	95
Contre :	219

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.