

# SÉNAT

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS  
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15



Standard ..... (16-1) 40-58-75-00  
Renseignements ..... (16-1) 40-58-78-78  
Télécopie ..... (16-1) 45-79-17-84

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

**Séance du mardi 5 décembre 1995**

(31<sup>e</sup> jour de séance de la session)

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTE DE M. YVES GUÉNA

1. Procès-verbal (p. 3752).
2. Conférence des présidents (p. 3752).
3. Loi de finances pour 1996. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3753).

### Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)

#### I. - URBANISME ET SERVICES COMMUNS (p. 3753)

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; M. Henri Collard, rapporteur spécial de la commission des finances ; Mme Josette Durrieu, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; MM. Ambroise Dupont, Pierre Hérisson, Claude Billard, Mme Josette Durrieu.

Mme le secrétaire d'Etat.

Vote des crédits réservé.

#### Articles additionnels avant la division II avant l'article 61 (p. 3762)

Amendement n° II-63 de M. Jacques Larché. - MM. Jacques Larché, le rapporteur spécial, Mme le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° II-32 de Mme Josette Durrieu. - Mme Josette Durrieu, M. le rapporteur spécial, Mme le secrétaire d'Etat, M. Jean Delaneau. - Rejet.

Amendement n° II-33 de Mme Josette Durrieu. - Mme Josette Durrieu, M. le rapporteur spécial, Mme le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Amendement n° II-34 de Mme Josette Durrieu. - Mme Josette Durrieu, M. le rapporteur spécial, Mme le secrétaire d'Etat, M. Ambroise Dupont. - Rejet.

4. Représentation du Sénat au sein d'organismes extra-parlementaires (p. 3765).
5. Loi de finances pour 1996. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3766).

### Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)

#### II. - TRANSPORTS

1. Transports terrestres. - 2. Routes
3. Sécurité routière (p. 3766)

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; MM. 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.

### Suspension et reprise de la séance (p. 3772)

MM. Gérard Miquel, 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 ; Daniel Hoeffel, Claude Billard, Gérard Roujas, Bernard Joly, Hubert Haenel, Léon Fatous, Georges Gruillot, Jean Bernard, Mme le secrétaire d'Etat.

### Crédits du titre III. - Vote réservé (p. 3788)

### Crédits du titre IV (p. 3788)

M. Claude Billard.

Vote des crédits réservé.

### Crédits du titre V (p. 3789)

M. Alain Lambert.

Vote des crédits réservé.

### Crédits du titre VI. - Vote réservé (p. 3790)

#### Article 61 (p. 3790)

Amendement n° II-3 rectifié de M. Jacques Larché. - MM. Jacques Larché, Auguste Cazalet, rapporteur spécial ; Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme ; Claude Billard. - Rejet.

Adoption de l'article.

#### Article additionnel après l'article 63 (p. 3791)

Amendement n° II-86 rectifié de M. Claude Billard. - MM. Claude Billard, Auguste Cazalet, rapporteur spécial ; le ministre. - Rejet.

6. Demande d'autorisation de missions d'information (p. 3793).

### Suspension et reprise de la séance (p. 3793)

## PRÉSIDENTE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT

7. Loi de finances pour 1996. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3794).

### Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)

#### II. - TRANSPORTS (suite)

#### 4. Transport aérien. - 5. Météorologie

### Budget annexe de l'aviation civile (p. 3794)

MM. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme ; Yvon Collin, 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 ; Claude Billard, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Jacques Habert, Serge Vinçon.

M. le ministre.

Crédits du titre III (p. 3805)

MM. Claude Billard, le ministre.

Vote des crédits réservé.

Crédits du titre IV. - Vote réservé (p. 3806)

Crédits du titre V (p. 3806)

M. Claude Billard, Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.

Vote des crédits réservé.

Crédits du titre VI. - Vote réservé (p. 3807)

Article 62 (p. 3807)

M. le rapporteur spécial.

Adoption de l'article.

Article 63 (p. 3807)

M. le rapporteur spécial.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 63 (p. 3808)

Amendement n° II-87 rectifié de la commission. - MM. le rapporteur spécial, le ministre. - Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Adoption des crédits du budget annexe de l'aviation civile figurant aux articles 38 et 39.

### **Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)**

III. - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (p. 3808)

MM. Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration ; Roger Besse, rapporteur spécial de la commission des finances ; Jean Pépin, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 3818)

MM. René Régnault, Paul Girod, François Gerbaud, Jean Boyer, Kléber Malécot, Claude Billard, Marcel Bony, Georges Mouly, Roger Rigaudière, Marcel Deneux, Daniel Percheron, Bernard Joly, Georges Gruillot, Gérard Miquel, Pierre Laffitte, Henri Belcour, le ministre.

Crédits des titres III à VI. - Adoption (p. 3837)

8. **Dépôt d'une question orale avec débat portant sur des sujets européens** (p. 3837).
9. **Dépôt d'une proposition de loi** (p. 3837).
10. **Ordre du jour** (p. 3838).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTIE DE M. YVES GUÉNA vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.  
(La séance est ouverte à quinze heures cinq.)

1

### PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

### CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

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

**A. - Du mardi 5 décembre 1995 au samedi 9 décembre 1995 :**

#### *Ordre du jour prioritaire*

Suite du projet de loi de finances pour 1996, adopté par l'Assemblée nationale (n° 76, 1995-1996) selon le calendrier précédemment établi.

**Rappel : jeudi 7 décembre 1995, à quinze heures :**

Questions d'actualité au Gouvernement ;

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

**B. - Mardi 12 décembre 1995 :**

Ordre du jour établi en application de l'article 48, deuxième et troisième alinéas, de la Constitution.

A neuf heures trente :

1° Onze questions orales sans débat :

N° 224 de M. Charles Metzinger à M. le Premier ministre (chiffage de la dette de la sécurité sociale) ;

N° 217 de M. Roger Husson à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme (état d'avancement du projet de TGV-Est) ;

N° 218 de M. Christian Bonnet à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme (adaptation de la réglementation française concernant la sécurité des navires à passagers) ;

N° 222 de M. Roland Courteau à Mme le ministre de l'environnement (travaux d'aménagement destinés à réduire les conséquences des crues de l'Aude) ;

N° 219 de Mme Nicole Borvo à M. le ministre de la culture (relance d'une politique de l'emploi et de logement social sur les terrains de la SFP) ;

N° 220 de M. Charles Descours à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications (site d'implantation d'une nouvelle usine de fabrication de semi-conducteurs de SGS-Thomson) ;

N° 225 de M. Alain Vasselle à M. le ministre délégué au logement (assouplissement des conditions d'accès aux prêts pour l'acquisition de logements anciens) ;

N° 221 de M. Jean-Pierre Demerliat à M. le ministre délégué à la poste, aux télécommunications et à l'espace (transfert du fichier de la Caisse nationale d'épargne de la poste Ile-de-France de Limoges vers Guéret) ;

N° 216 de M. Alain Gournac à M. le ministre délégué à la ville et à l'intégration (projet « Maison de l'espoir » et délinquance des mineurs) ;

N° 215 de M. Georges Othily à Mme le secrétaire d'Etat aux transports (attribution des subventions du fonds de péréquation des transports aériens) ;

N° 223 de M. Nicolas About à Mme le secrétaire d'Etat aux transports (conditions de créations et d'extensions de réseaux de transport en Ile-de-France) ;

2° Proposition de loi de M. Dreyfus-Schmidt et plusieurs de ses collègues autorisant un accès direct à leur dossier des personnes mises en examen (n° 378, 1994-1995).

A seize heures et, éventuellement, le soir :

3° Eventuellement, suite de l'ordre du jour du matin ;

4° Proposition de loi de MM. Fourcade et Huriet et plusieurs de leurs collègues relative aux conditions de développement des thérapies génique et cellulaire (n° 83, 1995-1996).

**C. - Mercredi 13 décembre 1995 :**

A quinze heures :

#### *Ordre du jour prioritaire*

Projet de loi relatif à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone dite des « cinquante pas géométriques » dans les départements d'outre-mer (n° 394, 1994-1995).

**D. - Jeudi 14 décembre 1995 :**

A neuf heures trente, à quinze heures et le soir :

#### *Ordre du jour prioritaire*

Sous réserve de sa transmission, projet de loi autorisant le Gouvernement, par application de l'article 38 de la Constitution, à réformer la protection sociale (AN, n° 2405).

La conférence des présidents a fixé à cinq heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 13 décembre.

**E. - Vendredi 15 décembre 1995 :**

A neuf heures trente et à quinze heures :

#### *Ordre du jour prioritaire*

Suite de l'ordre du jour de la veille.

**F. – Mardi 19 décembre 1995 :**

A neuf heures trente :

1° Eventuellement, questions orales sans débat ;

*Ordre du jour prioritaire*

2° Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif aux transports (n° 106, 1995-1996).

A seize heures et le soir :

*Ordre du jour prioritaire*

3° Conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi de finances pour 1996 ;

4° Sous réserve de sa transmission, projet de loi de finances rectificative pour 1995 (AN, n° 2357).

La conférence des présidents a fixé à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 18 décembre.

**G. – Mercredi 20 décembre 1995 :**

A neuf heures trente et à quinze heures :

*Ordre du jour prioritaire*

Suite de l'ordre du jour de la veille.

**H. – Jeudi 21 décembre 1995 :**

A neuf heures trente :

*Ordre du jour prioritaire*

1° Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à la partie législative du code général des collectivités territoriales (n° 109, 1995-1996) ;

2° Projet de loi d'habilitation, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au statut général des fonctionnaires de la collectivité territoriale, des communes et des établissements publics de Mayotte (n° 100, 1995-1996) ;

3° Projet de loi d'habilitation, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'extension et à l'adaptation de la législation en matière pénale applicable aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte (n° 101, 1995-1996).

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi d'habilitation, n° 100 et 101.

A quinze heures :

4° Questions d'actualité au Gouvernement ;

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

*Ordre du jour prioritaire*

5° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi n° 88-227 du 11 mars 1988, relatif à la Commission pour la transparence financière de la vie politique (n° 93, 1995-1996) ;

6° Conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi de finances rectificative pour 1995.

La conférence des présidents a fixé un délai limite général pour le dépôt des amendements expirant, dans chaque cas, la veille du jour où commence la discussion, à dix-sept heures, pour tous les projets de loi et propositions de loi ou de résolution inscrits à l'ordre du jour, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique.

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

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents s'agissant de l'ordre du jour établi en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution ?...

Ces propositions sont adoptées.

3

**LOI DE FINANCES POUR 1996****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 1996, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 76 et 77 (1995-1996).]

**Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)****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'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous prie tout d'abord de bien vouloir excuser l'absence de M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, qui se trouve actuellement à l'Assemblée nationale.

Le projet de budget de l'urbanisme et des services communs est articulé autour de trois grands axes qui structureront, en 1996, l'action du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il s'élève, vous le savez, à 22,31 milliards de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement.

Dans le cadre de la réforme de l'Etat, la démarche de modernisation des services de ce grand ministère sera poursuivie dans un souci accru de qualité et d'adaptation du service public aux usagers.

Vous conviendrez certainement, mesdames, messieurs les sénateurs, pour avoir été, de par votre mission, très souvent en contact avec les services du ministère, qu'il a toujours été à la pointe de la modernisation. Les réductions d'effectifs, qui, au cours des dernières années, ont été réalisées au rythme de 900 à 1 200 emplois par an, n'étaient plus compatibles avec ce souci d'adaptation du service aux usagers.

En effet, un équilibre doit être trouvé pour tenir compte des préoccupations d'aménagement du territoire.

Bien souvent, les directions départementales de l'équipement constituent le poste avancé de l'accès des citoyens au service public. Elles sont les derniers services déconcentrés de l'Etat présents en milieu rural grâce à un maillage serré – je pense notamment aux subdivisions des services. Cela doit être préservé.

C'est pourquoi nous avons tenu à limiter les réductions d'emplois à deux cents cette année, ce qui représente 0,10 p. 100 de l'effectif du ministère. Par ailleurs, ces

réductions n'affecteront pas, pour l'essentiel, les services déconcentrés. Il s'agit donc d'une orientation nouvelle qu'il convient de souligner.

Pour faciliter encore l'adaptation des services aux besoins des usagers, notamment en termes de sécurité sur les liaisons autoroutières, le ministère effectuera le redéploiement de près de quatre cents emplois.

La modernisation des services, c'est aussi la consolidation du rapprochement entre les directions départementales de l'équipement et les directions départementales de l'agriculture pour offrir aux usagers une gamme de services techniques coordonnés et concertés sur des sujets comme l'eau, l'environnement ou, tout simplement, pour en donner connaissance dans le cadre des documents d'urbanisme.

Au-delà des mesures catégorielles qui seront poursuivies en faveur des différents corps tant administratifs que techniques, le ministère s'attachera à développer une politique très ambitieuse de formation.

A ce titre, une mesure nouvelle de 5 millions de francs est inscrite au budget de 1996. Les engagements du schéma directeur de la formation seront, bien entendu, respectés. Le ministère poursuivra l'apprentissage en faveur des jeunes dans les nombreux métiers qui relèvent de ses activités, et ce afin de les aider à trouver un emploi dans le secteur public ou dans le secteur privé.

Toujours en matière de formation, je rappellerai que l'an prochain verra s'ouvrir deux écoles neuves : l'école des techniciens à Valenciennes et la nouvelle école des Ponts et Chaussées à Marne-la-Vallée.

Enfin, le schéma directeur informatique, récemment actualisé, bénéficiera, en 1996, d'une reconduction des crédits le concernant.

Le deuxième axe est lié à la réforme de la direction de l'architecture et de l'urbanisme, dont la configuration est modifiée par le transfert au ministère de la culture des crédits liés à l'architecture, à l'enseignement de l'architecture et aux services départementaux de l'architecture, pour un montant de 743 millions de francs en engagements.

Bien évidemment, ce transfert ne signifie en aucun cas que l'équipement se désintéressera de l'aspect architectural des questions qu'il continue de traiter, notamment en matière d'urbanisme. Bien au contraire, les missions d'aménagement et d'urbanisme du ministère seront renforcées, avec une direction de l'urbanisme concentrée sur les grands enjeux d'aménagement, notamment d'aménagement du territoire ; je pense à l'élaboration des directives territoriales d'aménagement, les DTA, qui requièrent des études très importantes et intéressantes en matière d'environnement et de développement économique. Le ministère sera également très impliqué dans l'application de la loi relative à l'environnement et dans la mise en œuvre des dispositions de la loi « paysage ».

Pour ce faire, les services déconcentrés pourront, en concertation avec les collectivités locales, faire appel aux agences d'urbanisme, au financement desquelles l'Etat apportera 60 millions de francs en 1996.

Le ministère de l'équipement sera également directement associé, avec sa direction de l'urbanisme, à des opérations d'aménagement fortes, telles que Euroméditerranée à Marseille, pour laquelle il versera 52 millions de francs en 1996, ou le rétablissement du caractère maritime du Mont-Saint-Michel, dont les premières études opérationnelles auront lieu l'an prochain.

La participation à de nouveaux programmes, tels que les projets de restructuration urbaine ou les sites stratégiques en Ile-de-France, viendra compléter les actions menées depuis longtemps en faveur des villes nouvelles, l'Etat contribuant non seulement à la voirie et à la politique foncière mais aussi à la dotation globale d'équipement.

Voilà ce que je souhaitais souligner concernant le renforcement de l'action du ministère en matière d'urbanisme.

Enfin, troisième et dernier axe, le ministère disposera de 60 millions de francs en moyens d'engagement au profit de ses actions économiques et internationales. Il souhaite en effet se doter d'instruments efficaces au service de l'action en faveur du développement économique. C'est ainsi que, en 1996, un service économique et statistique sera créé pour mieux répondre aux besoins du ministère et l'aider à dialoguer plus efficacement avec ses différents partenaires spécialisés.

Au niveau régional, le doublement des crédits de paiement des fonds régionaux d'aide au conseil permettra à l'Etat de remplir ses engagements dans le cadre des contrats de plan Etat-région et de soutenir les petites et moyennes entreprises du bâtiment et des travaux publics en complément des dispositions générales adoptées par le Gouvernement en faveur des PME.

Enfin, au niveau communautaire, le ministère maintiendra et renforcera sa présence dans les différentes instances européennes de réglementation pour coordonner notamment la mise en œuvre des décisions concernant les réseaux transeuropéens de transports, sur lesquels nous reviendrons lors de la discussion du budget des transports terrestres.

Telles sont les principales orientations de la section « Urbanisme et services communs » du budget du ministère de l'équipement que je vous demande de bien vouloir approuver. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**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.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les crédits demandés au titre de l'urbanisme et des services communs, au sein du budget du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports, atteignent, pour 1996, 22,8 milliards de francs. Ils sont stables par rapport au budget voté de 1995.

Ce projet de budget est divisé en six agrégats.

L'agrégat n° 04, l'architecture, est transféré au budget du ministère de la culture, transfert qui représente 724 millions de francs et dont il faut tenir compte.

Les dépenses de personnel - agrégat n° 01 - 86 p. 100 - représentent, avec 19,6 milliards de francs, l'essentiel du budget de l'urbanisme et des services communs qui regroupe le personnel des ministères de l'aménagement du territoire, de l'équipement, des transports et du logement.

Le second poste important est constitué par les moyens des services et l'action économique, qui sont les dépenses de fonctionnement et des crédits d'études. Cet agrégat n° 02 passe de 2 milliards de francs à 2,1 milliards de francs. Il est stable par rapport au précédent budget.

Le troisième poste, dont je dirai seulement quelques mots, est celui de l'urbanisme et des espaces protégés, l'agrégat n° 06. Il comprend les crédits destinés à l'action de l'Etat en matière d'urbanisme et de foncier : études des sites, acquisitions foncières dans le cadre de la politique de la ville, participation de l'Etat à l'étude et au financement des grands projets.

Les crédits de ce poste, qui s'élèvent à 239 millions de francs, sont en forte réduction par rapport à la loi de finances précédente, réduction en partie liée au transfert de la ligne de financement sauvegardée au ministère de la culture ainsi que de la ligne sur les études consacrées aux zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

J'en viens maintenant à mes observations.

Premièrement, la croissance à structure constante des crédits de l'urbanisme et des services communs pour 1996 s'explique essentiellement par celle de la masse salariale, qui passe de 19,3 milliards de francs à 19,6 milliards de francs. Le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports interrompt en effet une période de compression des effectifs de près de douze ans, qui l'a vu perdre 14 700 emplois, particulièrement dans les services déconcentrés des directions départementales de l'équipement.

Je ne peux que me féliciter du fait que le Gouvernement ait arbitré en faveur du maintien de l'emploi plutôt qu'en faveur d'un relèvement des traitements, car nous savons que, dans les services déconcentrés, en particulier, l'absence de personnels de l'équipement est parfois préjudiciable aux départements et aux communes, et donc à l'Etat.

Deuxièmement, outre ses missions traditionnelles, l'Etat s'est fixé trois grands objectifs en matière d'urbanisme : le désensablement de la baie du Mont-Saint-Michel, le Grand stade de Saint-Denis et Euroméditerranée à Marseille.

Comme vous l'avez dit, madame le secrétaire d'Etat, l'opération du Mont-Saint-Michel est dans une phase d'études préalables. Le Grand stade, dont nous connaissons le nom depuis hier, est en travaux.

Le projet Euroméditerranée sera conduit par un établissement public d'aménagement qui vient d'être créé. Il a pour mission de valoriser l'urbanisme à Marseille, en vue de faire de cette ville une métropole méditerranéenne en procédant aux opérations nécessaires d'aménagement, d'équipement et d'acquisitions foncières. Le coût de ce projet est évalué à 1,7 milliard de francs par la région Provence - Alpes - Côte d'Azur. Je souhaite, madame le secrétaire d'Etat, que vous apportiez au Sénat quelques précisions, en particulier quant à la participation financière de chacun des partenaires ; vous avez indiqué tout à l'heure quelle serait la part de l'Etat.

La dotation globale d'équipement des villes nouvelles, reconduite pour quatre ans par la loi de finances pour 1995, atteint sa treizième année d'existence et représente 10,5 p. 100 des dotations de l'Etat aux syndicats d'agglomération nouvelle. Certains d'entre-eux - Sénart-en-Essonne, Sénart ville nouvelle, Marne-la-Vallée, L'Isle-d'Abeau - continuent de connaître des difficultés mises en évidence par la Cour des comptes dans son rapport de 1994.

Malgré des mesures de rigueur budgétaire, l'endettement des syndicats d'agglomération nouvelle reste très lourd : il atteint plus de 13 milliards de francs, soit près de 20 000 francs par habitant. Aussi le secrétariat général du groupe central des villes nouvelles a-t-il développé un instrument d'analyse des conséquences financières des

décisions d'aménagement. Une réflexion est également en cours sur une clarification des partages de compétences entre les syndicats d'agglomération nouvelle et leurs communes constitutives.

Troisièmement, le présent projet de loi s'accompagne d'une réorganisation du ministère.

D'une part, celui-ci perd ses compétences en matière d'architecture. La direction de l'architecture et de l'urbanisme devient direction de l'aménagement et de l'urbanisme et est transférée au ministère de la culture, qui récupère également la tutelle des écoles d'architecture et de la recherche architecturale.

La pertinence de cette réforme n'apparaît pas évidente, notamment au regard de ses conséquences en matière d'emploi. Je vous remercie toutefois de nous avoir apporté des explications à l'instant au cours de votre intervention, madame le secrétaire d'Etat. Cette réforme permet néanmoins d'accroître le volume financier du ministère de la culture.

D'autre part, un rapprochement devrait être effectué entre les directions départementales de l'équipement et celles de l'agriculture, dont les compétences sont connexes. Ce rapprochement paraît rationnel, notamment au regard des fonctions de chacun des services dans les directions départementales et régionales. J'ajoute que de nombreux conseils généraux ont déjà procédé à de tels rapprochements.

Au terme de ces observations, la commission des finances vous propose, mes chers collègues, d'adopter les crédits de la section « Urbanisme et services communs » du ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. (*Applaudissements.*)

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

**Mme Josette Durrieu, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les crédits demandés au titre du fascicule budgétaire de l'urbanisme et des services communs atteignent 22,8 milliards de francs. Ils sont stables en francs courants par rapport à 1995 et enregistrent donc une baisse de deux points de pourcentage en francs constants, compte tenu de la hausse attendue des prix.

A structure constante, c'est-à-dire exception faite de l'incidence du transfert de plusieurs chapitres budgétaires destinés à l'architecture, les crédits de l'urbanisme diminuent de 1 p. 100 en francs constants. Sur ce total, les dépenses en capital diminuent de 15 p. 100 et atteignent 478 millions de francs.

Je qualifierai donc, à l'évidence, ce budget de budget de rigueur, et ce sera, madame le secrétaire d'Etat, ma première observation.

Quant à ma deuxième observation, elle a déjà été formulée : cette année est marquée par une réforme importante, à savoir le transfert au ministère de la culture de la sous-direction des enseignements et des professions de l'architecture du ministère de l'équipement.

Je souhaite évoquer cette question brièvement, bien que ces crédits ne figurent plus au fascicule budgétaire « Urbanisme et service communs », avant de m'intéresser à la situation des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, et à l'évolution du droit de l'urbanisme.

En ce qui concerne l'enseignement et la formation, je voudrais d'abord rappeler les conditions du transfert de l'architecture au ministère de la culture.

A compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain, l'enseignement de l'architecture relèvera de la compétence du ministère de la culture, très précisément de la direction de l'architecture et du patrimoine.

Ce transfert, en soi, peut être une bonne chose. L'art de construire est en effet un art à part entière et la culture peut permettre à certains rapports entre le patrimoine et la modernité de se développer.

Cependant, ce transfert débouche sur une diminution très importante des crédits, qui pourrait entraîner la fermeture partielle des écoles d'architecture. La conférence des présidents d'école d'architecture l'a souligné, et les événements récents tendent à confirmer cette crainte.

J'estime, pour ma part, qu'une réelle politique de l'architecture voulant faire de l'art et de la qualité une dimension essentielle devrait avoir quatre objectifs, quel que soit le ministère de tutelle : la formation des architectes, l'aide aux conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, la formation des services techniques maîtres d'œuvre, tels que les directions départementales de l'équipement et les directions départementales de l'agriculture et de la forêt, enfin, la formation des maîtres d'ouvrages, élus et particuliers.

Je considère, en outre, qu'un problème de répartition des compétences pourrait se faire jour sur le terrain.

Les deux ministères de l'équipement et de la culture vont gérer conjointement les attributions relatives à l'architecture. Il sera par conséquent nécessaire, madame le secrétaire d'Etat, de veiller à une bonne coordination des différentes politiques de protection du patrimoine entre ces deux ministères désormais concernés.

Revenons au sujet de mon rapport, à savoir l'urbanisme. Je souhaite essentiellement aborder les problèmes posés par la situation des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, les CAUE auxquels il conviendrait peut être d'ajouter un « P » pour qu'ils deviennent les conseils d'architecture, d'urbanisme, de l'environnement et du paysage, les « CAUEP ».

Je rappelle que ces conseils ont été créés en 1977, qu'ils sont des associations et que leurs missions sont l'information, la formation, le conseil aux candidats à la construction, l'aide aux collectivités locales.

Actuellement, seuls quatre vingt-sept départements ont un tel conseil ; treize départements en sont donc dépourvus.

S'agissant des moyens financiers de ces conseils, M. Belanger faisait déjà remarquer l'an dernier dans son rapport que la taxe sur les permis de construire - à hauteur de 0,3 p. 100 maximum, comme le prévoit la loi - taxe qui finance les CAUE, ne permet pas aux départements les moins riches en constructions neuves de faire face à leur mission.

L'écart qui existe entre les départements de la région Midi-Pyrénées, par exemple, est considérable : la taxe est en effet de plus de 13 millions de francs pour la Haute-Garonne, de moins de un million de francs pour les Hautes-Pyrénées et de moins de 500 000 francs pour le Gers. Cela va donc de 13 millions de francs à 500 000 francs !

Les conclusions d'un audit récemment demandé à M. Christian Vigouroux, membre du Conseil d'Etat, par M. Bosson, ancien ministre, indiquent qu'il serait sans doute nécessaire, d'une part, d'inclure les opérations de réhabilitation dans l'assiette de la taxe, ainsi que la construction des bâtiments publics ; d'autre part, d'améliorer les conditions de perception de la taxe ; le circuit est complexe et l'évaporation est grande.

J'estime, quant à moi, qu'il serait utile de relever également le plafond de la taxe pour le financement des CAUE.

Il serait nécessaire de clarifier les missions des CAUE et de distinguer les missions gratuites de celles qui pourraient être rémunérées ; il serait nécessaire, en outre, d'adapter le décret relatif aux statuts types, afin qu'il permette de reconnaître l'existence de services rémunérés d'assistance à la maîtrise d'ouvrage aux collectivités locales.

Quant au statut des personnels, je crois également que plusieurs réformes s'imposent, notamment la rédaction d'une convention collective, l'instauration d'un système de mobilité des cadres des CAUE et l'institution, dans le contrat de travail, d'une clause de non-confusion avec les activités privées.

Telles sont les observations, madame le secrétaire d'Etat, que je souhaitais formuler à propos des CAUE.

En ce qui concerne la politique de l'urbanisme, je ferai tout d'abord quelques remarques sur l'évolution des crédits, avant d'évoquer quelques questions relatives à l'évolution du droit de l'urbanisme.

Les crédits rassemblés dans l'agrégat 6 « Urbanisme et espaces protégés » diminuent.

On observe que les plus fortes baisses affectent, d'une part, les investissements exécutés par l'Etat, qui diminuent de près de 34 p. 100 en crédits de paiement et de 25 p. 100 en autorisations de programme - c'est beaucoup - et, d'autre part, les subventions d'investissement accordées par l'Etat, qui baissent de 3,7 p. 100 en crédits de paiement et de 6,5 p. 100 en autorisations de programme.

L'examen des crédits de fonctionnement montre que leur évolution est analogue : ces crédits sont également en diminution.

Quels sont les objectifs du Gouvernement pour 1996 ? Vous venez de les rappeler, madame le secrétaire d'Etat. Il s'agit de « relancer la planification territoriale », d'assurer la cohérence des grands choix d'aménagement, de conduire une politique de grandes opérations d'aménagement - vous les avez citées - et de stabiliser le droit de l'urbanisme.

Je crois, pour ma part, que l'urgence tient non seulement à cette stabilisation mais aussi à la simplification du droit de l'urbanisme. Un tiers des plans d'occupation des sols sont actuellement en cours de révision.

J'ajoute que plusieurs dispositions récemment votées accroissent encore le nombre des sursis à exécution des décisions relatives aux autorisations de construire. Il est souhaitable de limiter ce mouvement. En effet, toutes ces dispositions complexes, cet « empilement » de la réglementation, entravent dangereusement les initiatives des élus et l'avancement des projets.

La modification du droit de l'urbanisme sera l'une des conséquences de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Cette loi prévoit la création, le cas échéant, de directives territoriales d'aménagement, DTA, que vous avez déjà évoquées et qui seront élaborées pour certaines parties du territoire.

Je souhaite, quant à moi, que l'instauration des DTA ne vienne pas multiplier les difficultés des collectivités locales, car leur création débouchera sur la « mise en compatibilité » des plans d'occupation des sols avec leurs dispositions.

Quant aux financements accompagnant la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, je trouve préoccupante la diminution, voire la dis-

partition, des crédits spécifiques consentis à certaines zones, notamment à la montagne, dans le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, le FNADT. Dans les départements de montagne où le potentiel touristique est important, toutes les collectivités, même les plus petites, effectuent des investissements qui vont largement au-delà de leurs besoins réels, mais qui sont adaptés à des besoins saisonniers.

Ainsi, le Fonds interministériel de développement et d'aménagement rural, le FIDAR, et le fonds d'intervention pour l'autodéveloppement en montagne, le FIAM, jouaient un rôle essentiel dans le financement de ces investissements et marquaient la reconnaissance de la spécificité de certaines zones, notamment des zones de montagne. Or les crédits du FNADT, globalisés, ne permettent plus la reconnaissance de cette spécificité et diminueraient, cette année, de 20 p. 100, ce qui peut être très grave, voire dramatique pour certaines opérations.

J'évoquerai, en conclusion, la diminution des crédits destinés à plusieurs chapitres budgétaires qui affecte le budget de l'urbanisme en tant que tel.

Ainsi, les écoles d'architecture perdent 36 millions de francs ; l'enseignement et la formation perdent, eux, 62 p. 100 de leurs dotations.

De même, la politique de protection du patrimoine et du paysage accuse, pour les études, une diminution de 13,9 p. 100 de ses autorisations de programme et de 32 p. 100 de ses crédits de paiement et, pour les investissements, une diminution de 26 p. 100 de ses autorisations de programme et de 17 p. 100 de ses crédits de paiement.

De même, les moyens alloués aux acquisitions foncières chutent de 50 p. 100. Ces crédits sont pourtant nécessaires à toutes les interventions dans les zones où le marché foncier est tendu.

Contrairement à l'avis de son rapporteur, la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat a donné un avis favorable à l'adoption des crédits de l'urbanisme.

**M. le président.** J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 14 novembre 1995, la conférence des présidents a fixé à cinq minutes le temps de parole dont chaque groupe dispose pour cette discussion.

Toutefois, le groupe de l'Union centriste dispose de dix minutes, ayant transféré cinq minutes de la discussion des crédits « Transports terrestres » à la discussion des crédits « Urbanisme ».

La parole est à M. Dupont.

**M. Ambroise Dupont.** Madame le secrétaire d'Etat, les crédits de votre ministère ayant été excellemment présentés par nos deux rapporteurs, je limiterai mon propos à quelques observations relatives, d'une part, à l'architecture et aux CAUE, d'autre part, à la politique de l'urbanisme et au problème des entrées de ville, sujet qui m'est cher, vous le savez.

Cette année est donc marquée par la réorganisation du ministère, avec le transfert de la direction de l'architecture et de l'urbanisme au ministère de la culture, plus précisément à la direction du patrimoine.

Ce transfert peut être en soi une bonne chose. Cependant, étant donné que l'exercice des attributions relatives à l'architecture se fera conjointement avec le ministère de l'équipement, encore faudra-t-il qu'une réelle coordination s'instaure entre les deux services.

Comme Mme Durrieu, je crains les effets de la diminution importante de plusieurs lignes de crédits destinées au financement des écoles d'architecture. N'est-ce pas là handicaper leur avenir ? En effet, les conséquences ne manqueront pas d'être lourdes pour le fonctionnement des écoles et risquent d'aboutir à la fermeture de certaines d'entre elles. Pourriez-vous nous rassurer sur l'avenir de ces écoles, madame le secrétaire d'Etat ?

Mme Durrieu l'a également très bien dit, les conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement jouent un rôle très important et très utile, en particulier pour les communes rurales. Ils aident les élus dans leur choix en matière d'urbanisme, d'environnement et d'architecture. La baisse du rendement de la taxe pose un vrai problème à ces CAUE. Comment assurer leur existence ? Je sais bien qu'ils dépendent de la volonté de leur département, qui assure leurs moyens d'existence de la façon qui lui convient.

La politique de l'urbanisme est mon deuxième souci. En effet, après les plans d'occupation des sols, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme, les schémas directeurs ou de secteurs, ce seront bientôt les directives territoriales d'aménagement qui entreront en vigueur, conformément à la loi d'orientation relative à l'aménagement et au développement du territoire. Tout cela risque d'entraîner des études complémentaires. En effet, la loi prévoit que tous ces documents d'urbanisme devront être compatibles avec les directives territoriales d'aménagement. Je crains que cette mise en conformité n'augmente les charges et les difficultés des collectivités locales, quel que soit leur intérêt, par ailleurs.

Comme mes collègues Henri Collard et Josette Durrieu, je constate donc avec regret la baisse des crédits. Ne craignez-vous pas, madame le secrétaire d'Etat, qu'il ne manque quelque 20 millions de francs en crédits de paiement pour honorer les engagements de l'Etat et 10 millions de francs en autorisations de programme pour mener dans de bonnes conditions l'application de la loi votée par le Parlement ?

Sachant qu'il s'agit de crédits alloués aux services centraux ou aux services extérieurs du ministère pour passer des commandes aux professionnels de l'urbanisme, du paysage et de l'architecture, je redoute que cela n'ait une conséquence directe sur leur activité, déjà réduite.

L'urbanisme est pourtant à l'ordre du jour. Les banlieues, les entrées de villes, l'absence visible, dans beaucoup d'endroits de notre pays, d'une véritable préoccupation urbanistique pour l'avenir, tous ces sujets dont on parle beaucoup me faisaient espérer des crédits d'études supplémentaires. Car, là où il y a de l'esprit, il y a de la ville !

Vous le savez, j'ai eu l'occasion de travailler, à la demande de M. Barnier et de M. Bosson, sur le problème des entrées de ville.

Tous ceux que j'ai consultés et entendus, des représentants des grandes surfaces au simple citoyen en passant par les afficheurs, sont convenus de la nécessité de ne pas laisser durer cet état de fait. Beaucoup sont convaincus qu'il faut prendre des tournants.

Je donnerai maintenant quelques exemples remarquables de réflexions qui mériteraient d'être approfondies.

J'avis sous-titré mon rapport de la façon suivante : « Redonner le goût de l'urbanisme ».

Ce goût, il fallait le redonner, me semble-t-il, à l'Etat et aux maires puisque la loi de décentralisation a partagé cette compétence entre l'Etat et les communes, ce qui me paraît bien.

Dans les conditions qui sont les nôtres aujourd'hui, madame le secrétaire d'Etat, pensez-vous que votre ministère pourra mener à bien l'établissement du schéma national du territoire et la réalisation des schémas sectoriels autoroutiers et ferroviaires, qui comportent des réflexions d'urbanisme ? Comment pourrez-vous soutenir les études liées à la mise en œuvre du « 1 p. 100 développement et paysages », et lancer les études nécessaires à la politique des entrées de ville ?

Le Gouvernement a très justement pris la mesure des difficultés posées par le développement des grandes surfaces en se donnant un délai de réflexion de trois ans. Il est cependant essentiel que cette réflexion soit globale et porte autant sur l'économique que sur le qualitatif.

Au vu des crédits que vous nous proposez, on pouvait douter de la prise en compte par l'Etat de ses responsabilités en matière d'urbanisme et s'interroger sur l'organisation future des structures permettant d'assurer la cohérence, le suivi, la pédagogie et le contrôle tant de la légalité que du contenu. Vous m'avez, en partie, rassuré dans votre propos liminaire.

Pour ce qui concerne la direction de l'architecture et de l'urbanisme, dont une partie - « Architecture, espaces protégés urbains » - va à la culture et une autre - « Sites protégés non urbains » - à l'environnement, pourriez-vous nous préciser les intentions du Gouvernement concernant la partie traitant de l'urbanisme ? Peut-être pourrez-vous préciser encore les intentions du Gouvernement à cet égard.

Les directions départementales de l'équipement, qui agissaient pour la direction de l'architecture et de l'urbanisme, seuls services à avoir une implantation territoriale forte, conserveront-elles leur rôle, qu'elles doivent certes améliorer qualitativement, mais qu'elles sont seules à pouvoir assurer ? Les directions régionales de l'environnement, les DIREN, sont loin du terrain et les services départementaux de l'architecture, les SDA, sont trop peu étoffés, mal préparés à une logique de conseil et de négociation et, surtout, plus formés à une démarche architecturale et de conservation du patrimoine qu'à une réflexion urbanistique portant sur l'économie et le fonctionnement urbain.

Pour conclure, il me semble qu'il est urgent de préciser les rôles. De plus, la charge des études ne peut être, me semble-t-il, le seul fait des collectivités locales, même si je pense que les communes doivent considérer ces études comme un véritable investissement à long terme.

Il ne faut pas que l'Etat renonce à son rôle de coordinateur, de responsable du cadre de vie et de la circulation dans notre pays. Chez nos voisins, que ce soit en Grande-Bretagne ou en Allemagne, il est en effet présent de différentes façons dans la détermination du droit à construire.

La responsabilité des communes - que j'approuve - doit s'inscrire dans une réflexion qui les dépasse et qui ne peut être que celle de l'Etat, ou alors il faut envisager d'autres systèmes.

Il me faut pourtant, au-delà de mes interrogations et de mes regrets, vous remercier d'avoir, à la suite de mon rapport sur les entrées de ville, engagé votre ministère dans le Comité national des entrées de ville. J'espère votre soutien dans sa tâche, tant au plan administratif que financier. Même si c'est peu, au moins engageons le combat et encourageons les communes. Qu'y a-t-il de plus satisfaisant qu'une belle ville et une belle entrée de ville ? Il faut que nous retrouvions le goût de l'urbanisme. *(Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste.)*

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

**M. Pierre Hérisson.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les plans d'occupation des sols et les schémas directeurs bénéficient, pour leur élaboration, leur révision ou leur modification, d'un concours créé au sein de la dotation générale de décentralisation, la DGD, en application du décret n° 83-1122 du 22 décembre 1983 modifié. Les schémas d'aménagement régionaux de la Corse et des DOM bénéficient également de ce concours.

En 1984, première année d'attribution de la DGD, le montant de la dotation s'élevait à 53 millions de francs. Le nombre de plans d'occupation des sols approuvés était de 5 370 au 1<sup>er</sup> octobre 1983, date d'entrée en vigueur de la décentralisation en matière de planification, et de 5 945 au 1<sup>er</sup> octobre 1984. Les mises en révision de plans d'occupation des sols approuvés n'étaient pas comptabilisées dans les statistiques établies par la direction de l'architecture et de l'urbanisme, car peu nombreuses par rapport aux approbations de nouveaux plans d'occupation des sols. On a enregistré, en effet, plus de mille approbations par an entre le 1<sup>er</sup> octobre 1984 et le 1<sup>er</sup> janvier 1990.

En 1994, le montant de la dotation était de 86,36 millions en francs courants. Son taux d'évolution est celui de la DGF. Au 1<sup>er</sup> janvier 1994, le nombre de plans d'occupation des sols approuvés était de 14 036. Le rythme des approbations de nouveaux plans d'occupation des sols ralentit d'année en année et devrait être d'environ trois cents en 1995.

En effet, au 1<sup>er</sup> janvier 1994, les plans d'occupation des sols approuvés concernaient - il est bon de le rappeler - près de 50 millions d'habitants pour 14 392 communes, y compris celles des départements d'outre-mer. On peut donc considérer que l'essentiel des besoins en plans d'occupation des sols et en élaboration est aujourd'hui pratiquement assuré.

En revanche, on assiste à une progression importante des mises en révision. Au 1<sup>er</sup> janvier 1994, 30 p. 100 des plans d'occupation des sols approuvés, soit 4 295, étaient en cours de révision. Le récent rapport du Conseil d'Etat, intitulé, *L'Urbanisme : pour un droit plus efficace*, soulignait que ce taux s'élevait à 40 p. 100 pour les communes de plus de 10 000 habitants.

Le nombre de modifications n'a pas fait l'objet d'un recensement statistique à l'échelon national, mais il ressort des informations départementales qu'il est beaucoup plus élevé que celui des révisions.

Au 1<sup>er</sup> octobre 1983, le nombre de schémas directeurs approuvés était de 177. La grande période de mise en œuvre des schémas directeurs est plus ancienne : on est passé de 51 schémas directeurs en 1976 à 167 schémas directeurs approuvés en 1981. Cependant, à une période de faible progression succède depuis quelques années une phase de relance de la planification territoriale.

Au 1<sup>er</sup> janvier 1994, 205 schémas directeurs sont approuvés, mais 47 sont en cours d'élaboration et 88 en cours de modification.

L'une des principales raisons de la multiplication des révisions de POS et de schémas directeurs est le nombre élevé de textes législatifs ou réglementaires apparus ces dernières années et demandant la prise en compte des nouvelles dispositions législatives dans les documents d'urbanisme.

Il convient donc de citer, comme l'a rappelé notre collègue M. Dupont, les lois d'aménagement du territoire et d'urbanisme, qui fixent un certain nombre de principes

généraux, les schémas d'aménagement, qui ont pour objet l'organisation de l'espace dans son ensemble, la loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991 et la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, les SDAGE, et des schémas d'aménagement et de gestion des eaux, les SAGE, qui constituent aujourd'hui l'une des préoccupations à court terme des collectivités locales.

Citons également la lutte contre le bruit. La loi du 31 décembre 1992 prévoit que les secteurs affectés par le bruit au voisinage des infrastructures de transports terrestres et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent doivent être reportés dans les plans d'occupation des sols.

Citons, par ailleurs, la protection et la mise en valeur des paysages, qui ont fait l'objet de la loi du 8 janvier 1993 et de la loi du 9 février 1994. La loi « paysage » du 8 janvier 1993 a créé des directives de protection et de mise en valeur des paysages, qui ont vocation à déterminer les orientations et les principes fondamentaux de protection des structures paysagères. Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec ces directives.

Par ailleurs, la loi du 9 février 1994 a complété et affiné les dispositions de la loi « paysage » en ce qui concerne les prises en compte du paysage dans les documents d'urbanisme, plus particulièrement dans les POS.

De même, les plans de prévention des risques naturels prévisibles valent servitudes d'utilité publique et doivent donc être pris en compte par les POS.

Notre collègue M. Ambroise Dupont a évoqué la question des entrées de ville.

Je n'aurai garde d'oublier les directives d'aménagement prévues par la loi du 4 février 1995.

Bien entendu, nous aurons l'occasion de reparler du projet de loi sur l'air. Les documents d'urbanisme, d'après ce projet de loi, devraient déterminer les conditions permettant d'« optimiser la demande de déplacement ainsi que la consommation énergétique globale, de prévenir les pollutions et nuisances de toute nature ».

Dans le cadre des dispositions sur la loi d'orientation des transports intérieurs, il est également envisagé de créer un lien de compatibilité entre les documents d'urbanisme et le plan de développement urbain.

Il faut également souligner que la loi de finances de 1994 a mis à la charge du maître d'ouvrage l'indemnisation ainsi que les frais et débours des commissaires enquêteurs pour les enquêtes dites « Bouchardeau » et a prévu la réévaluation de cette indemnisation.

Cette modification devrait amputer très sensiblement, à l'avenir, la part de la dotation consacrée par les communes et les établissements publics de coopération intercommunale aux études d'urbanisme. Cette amputation pourrait atteindre rapidement 20 millions de francs, chiffre à comparer avec les 86 millions de francs de DGD délégués en 1994.

Enfin, il n'est pas inutile de rappeler que plus de deux cents plans d'occupation des sols ont fait l'objet d'une annulation judiciaire ces dernières années, parfois pour de simples irrégularités de forme.

Il convient donc, pour toutes ces raisons et face à la multiplication et à la complexité des textes à prendre en considération, d'envisager rapidement que les communes et les établissements publics de coopération intercommunale concernés disposent à l'avenir des ressources finan-

cières absolument nécessaires à l'élaboration de ces documents, tant dans leur contenu que du point de vue de la sécurité juridique.

Il s'agit d'un problème majeur, compte tenu de l'augmentation très importante du nombre de recours et d'annulations judiciaires concernant l'ensemble des documents d'urbanisme.

C'est pourquoi, madame le secrétaire d'Etat, je souhaiterais avoir votre soutien pour obtenir un renforcement sensible de la dotation générale de décentralisation de l'ordre de 20 millions de francs à 30 millions de francs, la rigueur imposant, certes, une modestie sans doute excessive de cette évolution. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Claude Billard.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avec une dotation de 22,8 milliards de francs, le Gouvernement propose tout simplement de reconduire pour 1996 les crédits votés en faveur du département ministériel de l'urbanisme et des services communs pour 1995.

En décidant de ne pas répercuter dans ce projet de budget le montant prévisible de la hausse des prix, il choisit d'amoinrir l'effort de l'Etat en matière d'urbanisme, et cela est d'autant plus vrai que les dépenses en capital diminueraient de 15 p. 100 en crédits de paiement.

Mais, quand on examine plus attentivement les documents budgétaires sur plusieurs années, au-delà de l'érosion immédiatement perceptible, on ne peut que constater un inquiétant bouleversement des structures et une importante diminution des emplois inscrits au titre de ce projet de budget.

Le transfert de la sous-direction de l'architecture et de l'enseignement, de la direction de l'architecture et de l'urbanisme au ministère de la culture est loin d'être la seule explication de cette tendance déjà lourde depuis quelques années.

Il convient sans doute, plus sérieusement, d'en rechercher les véritables causes dans la mise en œuvre du rapport Picq, qui vise, je le rappelle, à démanteler progressivement l'administration de l'équipement et de l'urbanisme et à faire supporter aux collectivités locales l'essentiel de l'effort financier de fonctionnement de ce service public.

L'objectif du Gouvernement est donc toujours le même : il tend à diminuer à tout prix le montant de la dépense publique en supprimant ou en délocalisant vers les collectivités locales, voire vers le privé, les emplois utiles jusqu'à présent assurés par le service public d'Etat.

Cette logique va à l'encontre de l'emploi, des salaires et des statuts des personnels restants, auxquels on applique de force l'amère potion de l'austérité.

Le seul problème, mais il est de taille, est que l'on porte ainsi atteinte à l'efficacité globale du service public et que ce sont toujours, en définitive, les usagers qui font les frais de l'opération en payant plus cher un service moindre et de moins bonne qualité.

Même si une clarification des différentes compétences était nécessaire, nous n'avons pas fini de supporter les fâcheuses conséquences du retrait des personnels de l'équipement de l'article 30 de la loi de décentralisation, retrait que nous avons combattu en son temps.

**Mme Hélène Luc.** Absolument !

**M. Claude Billard.** Comme mon ami Félix Leyzour l'an dernier, je souhaite que les conseils généraux choisissent la voie de la sagesse en continuant de travailler avec les services de l'Etat dans le cadre de conventions, plutôt que de s'engager vers la partition des subdivisions territoriales.

C'est, à notre avis, le meilleur moyen de préserver une certaine qualité des prestations de service public.

A propos du transfert de la sous-direction de l'architecture et de l'enseignement au ministère de la culture, je dois dire que mes craintes rejoignent celles de Mme Durrieu, qui a constaté, dans son rapport écrit puis de cette tribune voilà quelques instants, que l'opération s'accompagne d'une baisse très importante des crédits affectés à cette sous-direction qui assure, avec 1 000 professeurs, l'enseignement de l'architecture à 18 800 élèves dans 722 établissements.

Nous refusons, pour notre part, que cette opération serve de prétexte pour diminuer nos capacités de formation en architecture et placer les étudiants et les professeurs dans une inacceptable situation de précarité matérielle.

**Mme Hélène Luc.** Très bien !

**M. Claude Billard.** Enfin, je voudrais conclure mon exposé en abordant la situation des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, les CAUE, qui ont été créés par la loi de 1977 afin d'améliorer l'information, la formation des intervenants dans le domaine de la construction et le conseil aux candidats à la construction, aux collectivités locales et aux administrations publiques.

Ces organismes de type associatif jouent un rôle important dans les départements où ils ont été créés, mais ils manquent par ailleurs de moyens pour accomplir leurs missions dans les départements les plus défavorisés.

Aussi estimons-nous que l'Etat devrait maintenir une aide dans les départements où l'on construit le moins, ce qui éviterait de laisser perdurer une inégalité de traitement sur leur territoire.

Cette aide nous semble d'autant plus utile que l'entrée en vigueur de la nouvelle législation sur l'urbanisme issue de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire exige un effort d'information et de vulgarisation auprès du public comme des administrations publiques, effort auquel les CAUE peuvent utilement contribuer.

Cependant, un budget en régression s'inscrivant dans le cadre plus global de l'austérité qu'implique le traité de Maastricht peut-il le permettre ?

Sous le bénéfice de ces quelques observations que j'aurais souhaité développer plus longuement si j'avais pu disposer d'un temps de parole plus important, vous aurez compris, mes chers collègues, que le groupe communiste républicain et citoyen votera contre les crédits consacrés à l'urbanisme et aux services communs. *(Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain et citoyens et sur certaines travées socialistes.)*

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

**Mme Josette Durrieu.** Puisque la culture, l'architecture, l'urbanisme et l'environnement sont indissociables et que le ministère de l'équipement et celui de la culture ont compétence dans ce domaine, permettez-moi, madame le secrétaire d'Etat, de revenir sur le thème de l'architecture et sur le rôle de l'architecte.

Rappelant le témoignage de Georges Candilis, je dirai que « l'architecture est un acte grave : elle accueille la vie de l'homme ». Or, nous vivons aujourd'hui dans une société où le nombre des sans-abri augmente. Quel paradoxe !

Mais l'histoire nous révèle que les troubles sociaux sont à l'origine des plus grandes transformations de la ville. Le logement et l'urbanisme sont toujours au cœur du problème. L'architecture ne doit pas être isolée du débat sur la ville. La crise urbaine est l'expression de la fracture sociale et elle s'inscrit dans le béton.

Que signifie aujourd'hui, madame le secrétaire d'Etat, pour un jeune passionné, vouloir être architecte ?

Les crédits affectés aux écoles sont « sabrés ». On relève une baisse des crédits de 19 p. 100 pour les investissements, de 4 p. 100 pour les bourses, de 16 p. 100, pour le fonctionnement et de 62 p. 100 pour la formation.

Le budget consacré par l'Etat à la formation d'un élève architecte s'élève à 30 000 francs par an, contre 90 000 francs pour un étudiant en arts plastiques et 200 000 francs pour un élève ingénieur de l'école des Ponts-et-Chaussées. Je note, par ailleurs, la création d'une nouvelle école des Ponts-et-Chaussées à Marne-la-Vallée. L'écart est tout de même incroyable puisqu'il va de un à sept, et qu'il va encore se creuser.

L'architecture est une activité d'intérêt public, régie par la loi du 3 janvier 1997. La profession d'architecte est sinistrée.

En 1995, le nombre des étudiants en architecture s'élève à 18 500. On dénombre 26 000 architectes inscrits à l'Ordre, mais 36 000 diplômés ; 10 000 d'entre eux sont donc en quelque sorte perdus. Rappelons, par ailleurs, que le nombre d'architectes s'élève à 60 000 en Italie et à 89 000 en Allemagne.

Pourquoi notre pays connaît-il de telles difficultés ? La France est, certes, un pays riche, déjà bien équipé. Mais il faut noter aussi l'effondrement de la commande privée, le seuil de recours à l'architecte, le lobby des pavillonneurs, le non-respect des lois relatives à la maîtrise d'ouvrage public, la complexité des permis de construire et le trop grand nombre de concours.

Pourtant, l'architecte est un acteur social à part entière et un élément vivant de l'aménagement du territoire. L'architecture n'est pas seulement une question de culture ; elle est un carrefour. L'architecte urbaniste et humaniste peut réconcilier l'homme avec la ville et la banlieue. L'architecte paysagiste peut développer de nouveaux rapports au patrimoine et à l'environnement.

A cet égard, permettez-moi de citer le témoignage d'un professeur de l'école d'architecture de Toulouse, qui qualifie son école de « couloir de métro, bordé de murs en parpaings dans lequel il n'y a même pas de table à dessin ».

« A une heure de bateau du Pirée, écrit-il, quelque part à l'intérieur de l'île d'Egine, un paysan a construit une maison. Allez la voir et essayez de comprendre.

« C'était en 1933, j'avais vingt ans et j'étais étudiant en architecture à l'école d'Athènes. Celui qui m'envoyait à la découverte de la maison d'un homme était mon maître, un professeur étonnant, un philosophe, un peintre, un poète... Je parvins à découvrir la maison complètement intégrée au paysage d'une extraordinaire beauté. Je posai beaucoup de questions au paysan... Alors, en l'écoutant, je découvris un trésor d'imagination et de pensée qui, pour moi, devait représenter plus tard l'essentiel de l'architecture... de la vie et de l'homme... »

Voilà, madame le secrétaire d'Etat, au-delà des chiffres une certaine vision que je voulais vous soumettre. (*Applaudissements sur les travées socialistes ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais d'abord remercier les rapporteurs et les intervenants de la passion avec laquelle ils ont évoqué les sujets dont nous débattons. Il est impressionnant et réconfortant pour le Gouvernement et, au-delà, pour l'ensemble de l'administration du ministère d'entendre ce que les uns et les autres, chacun avec sa tonalité, m'ont dit, et qui manifeste leur attachement au ministère et au sujet.

J'ai noté un certain nombre de préoccupations communes. Les premières sont relatives à l'architecture.

Comme je l'ai dit dans mon propos introductif, le transfert des attributions relevant du ministère de l'équipement et concernant l'enseignement de l'architecture ne se traduira pas, loin s'en faut, par une diminution des crédits. M. Douste-Blazy, ministre de la culture, a déjà eu l'occasion d'apporter au Sénat des garanties claires et précises sur le maintien, pour 1996, du budget initial de 1995, et donc sur une augmentation par rapport à la loi de finances rectificative.

**Mme Hélène Luc.** Les architectes sont très mécontents de ce transfert !

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** J'ai d'ailleurs noté que Mme le rapporteur pour avis a bien voulu considérer que le transfert est une bonne chose. Tel est en effet le cas puisqu'il ne s'assortit pas d'une diminution de crédits.

Par ailleurs, bien que ce domaine ne relève plus des attributions du ministère de l'équipement, je précise que la réforme de l'enseignement de l'architecture et son rapprochement avec l'enseignement supérieur seront poursuivis. La formation des architectes n'est donc en aucune manière mise en péril par le transfert d'attributions.

Un sujet important et très intéressant a été abordé ; je veux parler des CAUE. A cet égard, je souhaite apporter un certain nombre de précisions et, surtout, d'apaisements à la suite des interventions de Mme le rapporteur pour avis et de M. Dupont.

Vous vous êtes interrogés sur le financement des CAUE, en évoquant le désengagement de l'Etat.

En réalité - cela a été rappelé notamment par M. Dupont - si l'Etat a soutenu la mise en place de ces organismes, il va de soi que, dans le cadre notamment de la décentralisation de l'urbanisme, la responsabilité principale des CAUE relève des collectivités territoriales. C'est pourquoi, à l'époque du transfert de responsabilité, le Gouvernement avait fait voter - c'est très bien ainsi - dans la loi de finances le principe d'une taxe départementale destinée à leur assurer les moyens de fonctionner. Cette taxe, dont le taux maximal est de 0,3 p. 100, est votée par les conseils généraux.

Pour sa part, l'Etat continue à être engagé auprès des CAUE, notamment dans deux cas.

Le premier, c'est lorsqu'il n'existe pas de CAUE - c'est la situation qui prévaut dans treize départements, vous l'avez rappelé, madame le rapporteur pour avis. Des architectes consultants sont alors en place auprès des

directions départementales de l'équipement pour dispenser des conseils, en particulier aux pétitionnaires des permis de construire, mais aussi aux élus locaux.

Le second cas, c'est lorsque le rendement de la taxe ne permettrait pas à un CAUE de disposer des moyens lui permettant d'assurer un fonctionnement même modeste. L'Etat met alors à disposition des architectes consultants, placés sous l'autorité du directeur du CAUE - cela concerne vingt et un départements.

Par ailleurs, nous ne méconnaissons pas, vous le savez bien, la situation délicate dans laquelle se trouvent certains CAUE. C'est une des raisons pour lesquelles mon prédécesseur avait commandé un audit à M. Vigouroux - vous y avez fait allusion, madame le rapporteur pour avis.

L'ensemble de ses propositions sont à l'étude dans nos services, en relation avec les principaux intéressés, notamment la fédération des CAUE. L'une des pistes intéressantes concerne la question des missions rémunérées, qui doit être précisée, comme vous l'avez vous-même indiqué, madame le rapporteur pour avis. Nous sommes tout à fait disposés à rechercher des moyens pour développer des rapports contractuels permettant d'apporter un complément de financement. Mais il est également important de clarifier les choses afin que ces tâches, éventuellement rémunérées, ne soient pas accomplies au détriment des missions de service public. C'est pourquoi tout cela doit se faire sans précipitation et dans la concertation.

S'agissant des dispositions fiscales, l'Etat est disposé à étudier des mesures qui permettraient d'assurer à la fois une plus grande régularité du rendement de la taxe et un meilleur équilibre entre les départements.

Toutefois, deux écueils - nous y reviendrons tout à l'heure lors de l'examen des amendements qui ont été déposés - sont à éviter. Le premier serait un alourdissement de la fiscalité et le second serait, s'agissant d'une taxe qui rapporte quelque 200 millions de francs, l'élaboration d'un dispositif trop compliqué.

Un certain nombre d'autres propos très intéressants ont été tenus sur l'urbanisme. Ils m'ont frappée par leur très grande profondeur. J'ai noté en particulier, monsieur Dupont, ce que vous disiez : « Là où il y a de l'esprit, il y a de la ville. » Bien entendu, nous ne pouvons qu'adhérer fortement à des principes aussi importants. Il en est de même, madame le rapporteur pour avis, en ce qui concerne vos propos sur la valeur culturelle et humaine de l'architecture.

S'agissant de la clarification des règles d'urbanisme, il faut en effet veiller, monsieur Hérisson, à ne pas être dans une sorte de perpétuel chantier juridique. La question de la sécurité et de la simplification est donc au cœur des préoccupations de l'administration du ministère.

Deux décrets relatifs à la procédure des schémas directeurs et aux conditions de recours aux architectes des Bâtiments de France ont été récemment publiés. Il s'agit de textes de clarification et de stabilisation.

Plusieurs autres textes du même ordre font l'objet d'une consultation auprès des usagers et des professionnels. En revanche, aucune réforme législative n'est envisagée.

Les directives territoriales d'aménagement, qui ont été évoquées à plusieurs reprises, participent de ce souci de sécurité juridique. Ainsi, elles permettent de préciser localement les modalités d'application de la loi « littoral » et de la loi « montagne ». Cela permettra aux élus d'arrêter leurs documents d'urbanisme sur la base d'une lecture locale de la loi incontestable, approuvée par décret en Conseil d'Etat, donc avec une sécurité juridique assurée.

En effet, une part importante des difficultés vient de l'application de ces deux lois. Vous le savez bien, notamment vous, monsieur Hérisson, compte tenu du département que vous représentez.

Par ailleurs, monsieur Hérisson, vous m'avez interrogée sur le financement de la mise en place des documents d'urbanisme pour les communes. Je tiens, sur ce point, à vous assurer du total soutien du ministère. Il vous est acquis, puisque nous avons d'ores et déjà saisi le ministre de l'intérieur afin que le calcul de la dotation globale de décentralisation tienne compte des besoins des communes pour l'élaboration des documents d'urbanisme et, surtout, pour leur révision.

M. Dupont a souligné un élément important et particulier concernant les entrées de ville. Monsieur le sénateur, je voudrais saluer l'importance et la qualité du travail que vous avez effectué sur ce point. Ce travail a abouti à l'excellent amendement, adopté sur votre initiative, lors de l'examen du texte que l'on appelle désormais la loi Barnier.

Notre ministère est très engagé sur ce dossier. Un concours « entrée de ville » est lancé par l'administration du ministère de l'équipement. Il trouvera sa pleine dimension dans le cadre des dispositions générales qui ont été récemment adoptées par le Gouvernement et proposées par mon collègue, M. Raffarin, sur les problèmes des petits commerces et des grandes surfaces. Notre appui est important. Le ministère est très motivé et mobilisé sur ce dossier.

D'une manière générale, je voudrais affirmer clairement que la présence du ministère sur les questions d'urbanisme, à l'échelon central et à l'échelon local, est totalement assurée, notamment en ce qui concerne l'ensemble des documents d'urbanisme. Il n'y a pas, je le confirme, de désengagement du ministère en matière d'urbanisme. Il y a, au contraire, un engagement plus ardent et renoué car mieux concentré sur des tâches prioritaires.

Avant de conclure, je voudrais revenir sur les observations qui ont été formulées par M. Billard.

Vous avez évoqué, monsieur le sénateur, le démantèlement du service public et la réduction des effectifs. Sans doute n'avais-je pas été suffisamment claire dans ma présentation. Pourtant, les rapporteurs ont bien insisté sur le fait que, cette année, contrairement aux dix dernières années où les effectifs ont diminué de 1 000 unités par an, nous assistons à une quasi-stabilisation des effectifs, seulement 200 emplois étant supprimés au ministère. En outre, je répète que cette réduction des effectifs n'affectera pas les services déconcentrés. Nous pourrions donc répondre aux préoccupations qui ont été exprimées cet après-midi.

S'agissant de la loi de 1992, nous veillerons, bien sûr, à ce que, comme toutes les lois, elle soit intégralement appliquée.

Notre premier objectif, c'est de maintenir la confiance qui existe, dans la grande majorité des cas, entre les conseils généraux et les services du ministère. Il faut tout faire pour que la qualité des interventions de nos services soit à la hauteur de l'attente des partenaires départementaux.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les précisions que je souhaitais apporter. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que les crédits concernant l'urbanisme et les services communs, inscrits à la ligne « Aménagement du territoire, équipement et

transports », seront mis aux voix au cours de cette même séance, à la suite de l'examen des crédits affectés à l'aménagement du territoire.

#### ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III, moins 586 718 612 francs. »

Personne ne demande la parole?...

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

« Titre IV, moins 17 329 876 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, 7 213 800 000 francs ;

« Crédits de paiement, 3 131 398 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

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

« Titre VI. - Autorisations de programme, 4 171 522 000 francs ;

« Crédits de paiement, 1 665 706 000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

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

#### Articles additionnels avant la division II avant l'article 61

**M. le président.** J'appelle en discussion, en accord avec la commission des finances, les amendements n° II-63, II-32, II-33 et II-34, qui tendent à insérer des articles additionnels avant la division II avant l'article 61.

Par amendement n° II-63, M. Larché propose :

A. - D'insérer, avant la division II avant l'article 61, un article additionnel ainsi rédigé :

« I. - Le premier alinéa du 3° du V de l'article 231 *ter* du code général des impôts est complété par une phrase ainsi rédigée : "Toutefois, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1997, ce tarif est réduit de moitié dans les cantons mentionnés au 1 du I de l'article R. 510-6 du code de l'urbanisme." »

« II. - La perte de recettes résultant du I ci-dessus est compensée à due concurrence par un relèvement des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

B. - En conséquence d'insérer, avant cet article additionnel, une division additionnelle ainsi rédigée :

« I. - Urbanisme et services communs. »

La parole est à M. Jacques Larché.

**M. Jacques Larché.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cet amendement, très simple, résulte de la situation particulière du département de Seine-et-Marne dans l'ensemble de la région d'Ile-de-France ; ce département est à la fois provincial et rural, bien que partiellement urbanisé.

La particularité de cette situation a déjà été reconnue par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. Celle-ci a en effet prévu que certaines dispositions, notamment celles qui concernent l'agrément et qui valent pour l'ensemble de la région d'Ile-de-France, ne seraient pas applicables dans certains cantons situés à la frange des départements de la région parisienne.

Cette disposition est déjà très utile puisqu'elle peut susciter un développement économique plus satisfaisant.

Dans le même esprit, il paraît souhaitable de prévoir, pour ces mêmes cantons, dont la spécificité a déjà été reconnue par la loi, une réduction de moitié du taux de la taxe sur les bureaux prévue par l'article 231 *ter* du code général des impôts.

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

**M. Henri Collard, rapporteur spécial.** Cet amendement a effectivement pour objet de réduire de moitié, dans les zones rurales d'Ile-de-France, le taux de la taxe sur les bureaux qui ne sont pas soumis à l'agrément de la DATAR relatif à la construction de bureaux. Un amendement analogue avait d'ailleurs été déposé lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 1996.

Monsieur Jacques Larché, la taxe sur les bureaux n'est pas, à proprement parler, une taxe d'urbanisme, mais elle en rejoint les préoccupations. Elle alimente en effet le Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France.

Selon la commission, le coût d'application de cet amendement ne serait pas très élevé puisque, par définition, les cantons concernés comportent très peu de bureaux. En effet, ils sont situés à proximité des zones d'Ile-de-France qui ne subissent pas la taxe et des zones hors de l'Ile-de-France qui n'ont pas non plus à la supporter.

La commission des finances a donc décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat sur cet amendement, que, personnellement, je considère comme valable.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement, qui aurait pour effet de réduire de 16 millions à 20 millions de francs les recettes du FARIF, le Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France. Or, ce dernier est absolument indispensable pour financer des opérations aussi importantes que le logement social, le foncier, les programmes routiers et les programmes de transports en commun inscrits dans le contrat de plan entre l'Etat et la région d'Ile-de-France.

Par conséquent, une perte de recettes du FARIF obligerait à opérer une réduction à due concurrence du montant des dépenses. Or, je le répète, ces dernières sont inscrites dans le contrat de plan en question et sont de la plus grande importance tant pour la région et ses élus que pour le Gouvernement.

Le gage envisagé porterait sur une recette non affectée, alors que la recette de la taxe sur les bureaux, elle, est bien affectée puisqu'elle est inscrite au compte d'affectation spéciale qu'est le FARIF.

Subsidiairement, l'adoption de l'amendement n° II-63 aurait pour effet d'accroître la complexité de la fiscalité sur les bureaux en créant un taux supplémentaire, ce qui n'est pas nécessairement de bon augure pour la relance de l'immobilier.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement ne peut retenir la proposition de M. Jacques Larché.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-63.

**M. Jacques Larché.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Larché.

**M. Jacques Larché.** J'ai bien compris l'argument présenté par Mme le secrétaire d'Etat, mais je le considère comme purement comptable ; or, la perspective comptable doit, à mon avis, être dépassée, pour prendre

en compte la situation économique difficile d'un certain nombre de cantons situés aux confins des départements de la région d'Ile-de-France ; ces cantons, dans lesquels les locaux à usage de bureaux sont soumis à une taxe, souffrent en effet considérablement de la proximité de départements dans lesquels cette taxe n'est pas due.

Je pourrais multiplier les exemples, à cet égard.

D'ailleurs, la DATAR se livre à une chasse effrénée pour faire partir des entreprises d'Ile-de-France, ce qui aboutit à une véritable déperdition du tissu économique des départements de cette région, sans profit, d'ailleurs, pour les nouvelles zones d'implantation.

Par conséquent, au-delà de la perspective purement comptable, dont je comprends qu'elle soit l'une des préoccupations de Mme le secrétaire d'Etat, je me permets d'insister sur la nécessité de voter cet amendement, qui se situe dans une autre perspective, celle du développement économique et de la survie - le terme n'est pas trop fort - d'un certain nombre de zones rurales particulièrement défavorisées.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-63, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant la division II avant l'article 61.

Par amendement n° II-32, Mme Durrieu et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent :

I. - D'insérer, avant la division II avant l'article 61, un article additionnel ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article, 1599 B du code général des impôts, après les mots : "la reconstruction" sont insérés les mots : " , la réhabilitation". »

II. - En conséquence, de faire précéder cet article additionnel d'une division additionnelle ainsi rédigée :

« I. - Urbanisme et services communs. »

La parole est à Mme Durrieu.

**Mme Josette Durrieu.** Cet amendement a pour objet d'élargir l'assiette de la taxe pour le financement des dépenses des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement aux travaux de réhabilitation, qui en sont actuellement exemptés. Il reprend d'ailleurs une proposition faite par M. Christian Vigouroux, membre du Conseil d'Etat, dans un récent rapport d'audit sur les CAUE, auquel nous avons, les uns et les autres, fait référence.

Je voudrais revenir sur les missions et les moyens des CAUE.

Tout à l'heure, madame le secrétaire d'Etat, vous avez évoqué les architectes consultants pouvant travailler dans les CAUE et, d'une certaine manière, se substituer aux architectes des CAUE.

Il y a là un problème qui n'est pas réglé. Les architectes consultants ont, en effet, une mission d'instruction et de contrôle, alors que les architectes des CAUE ont une mission d'information, de formation, de conseil et d'aide aux collectivités. Les missions ne sont donc pas de même nature.

Par ailleurs, il n'y a que trente-quatre architectes consultants dans les directions départementales de l'équipement, en France, et, là où il n'y en a pas, c'est parce que, financièrement, l'Etat s'est désengagé.

Les moyens constituent le problème essentiel. Pour le résoudre, il faut soit modifier l'assiette ou le plafond de la taxe, soit demander à l'Etat de s'engager financièrement davantage.

La solution préconisée par l'amendement n° II-32 consiste donc dans l'élargissement de l'assiette de la taxe aux travaux de réhabilitation.

Je voudrais insister sur l'outil que représentent les conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement.

Si l'on considère que les CAUE exercent une mission fondamentale, notamment en matière d'aménagement du territoire, il faut alors les doter de moyens.

Or, la disparité existant entre les différents départements, disparité que nous avons, les uns et les autres, dénoncée, doit être prise en compte. Ainsi, je rappelle que, dans la région Midi-Pyrénées, 13 millions de francs de recettes sont affectés au département de la Haute-Garonne, alors que moins de 500 000 francs sont attribués au département du Gers. Or, les deux outils sont indispensables tant en Haute-Garonne que dans le Gers.

Quels moyens donnons-nous aux CAUE qui n'en ont pas assez ?

Je rappelle que la perception de cette taxe est difficile et que l'on constate une grande déperdition dans le circuit. Il est donc proposé d'élargir l'assiette et de faire porter la taxe sur tous les travaux de réhabilitation.

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

**M. Henri Collard, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas examiné cet amendement ; mais, à titre personnel, j'y suis défavorable. En effet, il ne me paraît pas judicieux à un moment où le secteur de la construction et de la réhabilitation rencontre des difficultés.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Vous avez tout à fait raison, madame le sénateur, de faire porter la discussion sur les missions des CAUE, l'importance de ces dernières faisant l'objet, je crois, d'une grande convergence de vues dans cette assemblée.

L'amendement n° II-32 tend à élargir aux travaux de réhabilitation l'assiette de la taxe pour le financement des dépenses des CAUE. Un amendement qui sera présenté tout à l'heure visera d'ailleurs à un autre élargissement de ladite taxe.

Sur ce point, il nous faut nous livrer à une réflexion d'ensemble ; c'est ce que nous faisons, à la suite du rapport Vigouroux ; il me paraît donc prématuré de trancher aujourd'hui.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-32.

**M. Jean Delaneau.** Je demande la parole contre l'amendement.

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

**M. Jean Delaneau.** Je ne suis d'accord ni avec Mme le secrétaire d'Etat ni avec Mme Durrieu.

Je préside le conseil général d'un département dans lequel le conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement a été supprimé voilà trois ans. Or, je ne crois pas que l'on y construise plus mal qu'ailleurs. En effet, les services qui étaient assurés par le CAUE ne sont jamais apparus comme déterminants.

Si la mise en place des CAUE partait certainement d'une bonne intention, des déperditions ont cependant été constatées, comme Mme Durrieu l'a indiqué. Certains départements mettent d'ailleurs des sommes très faibles à la disposition des CAUE.

Cette structure est donc, à mon avis, complètement à revoir.

Personnellement, je ne peux qu'être défavorable à l'amendement n° II-32, comme d'ailleurs à l'amendement suivant, qui vise à porter le taux de la taxe de 0,3 p. 100 à 0,5 p. 100. Alors que, par ailleurs, on essaye d'alléger les procédures et les coûts de construction, ces amendements, s'ils étaient adoptés, aboutiraient « à charger la barque » de façon excessive. Je crois que ce n'est certainement pas le moment d'élargir l'assiette ou d'augmenter le taux de la taxe.

Je pose donc de nouveau la question fondamentale de l'utilité de ces organismes à l'heure actuelle.

**Mme Josette Durrieu.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**Mme Josette Durrieu.** Je ne répondrai pas à mon collègue ; toutes les interventions ont été une réponse anticipée à une prise de position qui ne peut que me surprendre personnellement dans la mesure où la preuve de l'utilité de cette structure a été faite partout.

En revanche, j'indiquerai à Mme le secrétaire d'Etat que j'ai noté que les conclusions de l'audit de M. Vigouroux étaient à l'étude. Je suppose donc que, à l'issue de cette dernière, un certain nombre de décisions seront prises.

Dans la mesure où il ressort des conclusions de l'audit que ces structures sont fondamentales et qu'il faut donc leur donner plus de moyens, je fonde beaucoup d'espoirs sur les conclusions qui seront tirées par Mme le secrétaire d'Etat de l'analyse de cet audit.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-32, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° II-33, Mme Durrieu et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent d'insérer, avant la division II avant l'article 61, un article additionnel ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article 1599 B du code général des impôts, après les mots : "qui sont définis par", sont supprimés les mots : "le 1° du I de l'article 1585 C". »

La parole est à Mme Durrieu.

**Mme Josette Durrieu.** Cet amendement est dans la ligne de l'amendement précédent : il vise à l'élargissement de l'assiette de la taxe pour le financement des dépenses des CAUE aux constructions qui sont destinées à être affectées à un service public ou d'utilité publique et dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

En effet, quelles sont les raisons objectives et fondamentales pour que l'Etat et les collectivités bénéficient d'un régime dérogatoire, d'exonération ?

Il faudra bien trouver les moyens pour augmenter les crédits des CAUE. Pour ce faire, il faudra bien aller dans le sens de nos propositions !

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

**M. Henri Collard, rapporteur spécial.** La commission n'a pas examiné cet amendement, monsieur le président.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Je tiens tout d'abord à confirmer à Mme Durrieu que le Gouvernement fait étudier avec le maximum d'ouverture d'esprit et en concertation avec les professionnels des CAUE les propositions du rapport Vigouroux.

L'amendement n° II-33 vise à placer dans le champ de la taxe des constructions qui, jusqu'ici, sont exemptées de toutes les taxes en matière d'urbanisme. Telle est la principale difficulté technique de cet amendement.

En effet, il ne me paraît pas véritablement expédient d'engager une réforme spécifique pour les recettes relatives aux CAUE, alors que les taxes principales - la taxe locale d'équipement, la taxe départementale des espaces naturels sensibles, etc. - auxquelles la taxe pour le financement des dépenses des CAUE est habituellement assimilée ne s'appliquent pas, précisément, à ce type de constructions.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-33, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° II-34, Mme Durrieu et les membres du groupe socialiste et apparentés proposent d'insérer, avant la division II avant l'article 61, un article additionnel ainsi rédigé :

« Dans la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article 1599 B du code général des impôts, après les mots : "Il ne peut excéder", le taux : "0,3 p. 100" est remplacé par le taux : "0,5 p. 100". »

La parole est à Mme Durrieu.

**Mme Josette Durrieu.** Cet amendement procède du même esprit que les précédents : si l'on veut augmenter les moyens, ou bien on élargit l'assiette de la taxe, ou bien on relève le plafond, ou bien l'Etat s'engage davantage financièrement. Si, dans un avenir proche, on trouve des réponses, ce sera de toute façon, je le répète, entre ces trois formules qu'il faudra choisir.

Cet amendement n° II-34 a pour objet de relever le plafond de la taxe, sachant qu'il s'agit d'un plafond et que la possibilité de choix se situerait entre 0 p. 100 et 0,5 p. 100, comme elle est aujourd'hui entre 0 p. 100 et 0,3 p. 100. Un certain nombre de départements - les plus nombreux - ont effectivement voté la taxe à son taux maximum ; beaucoup l'ont fixée en deçà ; certains ne l'ont pas votée. Cela signifie que la liberté est grande et que l'appréciation est laissée à la responsabilité des conseils généraux.

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

**M. Henri Collard, rapporteur spécial.** L'adoption de cet amendement aurait pour effet d'augmenter une charge qui pèse sur les accédants à la propriété, puisque ce sont eux qui paient cette taxe. Pour les raisons déjà évoquées, cela ne me paraît pas souhaitable.

Par conséquent, et bien que la commission n'ait pas examiné cet amendement, à titre personnel, j'émet un avis défavorable.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement est également défavorable à cet amendement pour les raisons déjà indiquées : le caractère prématuré d'une telle disposition et le souci de ne pas alourdir davantage les différentes taxes afférentes à la construction.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-34.

**M. Ambroise Dupont.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Ambroise Dupont.** Mme le secrétaire d'Etat nous a dit que, à l'heure actuelle, l'audit en question était en cours. Je veux penser que, naturellement, ses conclusions déboucheront sur des mesures concrètes et pratiques pour les CAUE.

Le débat qui s'est engagé entre nos deux collègues montre bien qu'il revient aux départements de décider s'ils souhaitent ou non se doter d'un CAUE.

Voter la possibilité d'augmenter le plafond de la taxe - j'étais tenté de le faire - équivalait, me semblait-il, à donner un peu plus de chances aux départements d'assumer leurs responsabilités, soit par l'augmentation de la taxe, soit par octroi d'une subvention. Tels sont en effet les deux choix qui s'offrent à eux.

Toutefois, me rangeant aux arguments de Mme le secrétaire d'Etat et de M. le rapporteur spécial, je m'abstiendrai sur cet amendement.

Il faudrait cependant compléter la réflexion du ministère sur la question de la péréquation, afin d'apporter quelques éclaircissements en ce domaine.

En effet, la péréquation ne peut être pratiquée - je m'élèverai farouchement contre - lorsqu'une ressource départementale a été votée par un département au profit de l'aménagement de son territoire et de sa qualité architecturale, alors que d'autres départements n'ont pas accompli le même effort. Si l'on voulait envisager une péréquation, il faudrait que la taxe soit perçue non pas par le département mais par l'Etat, qui en assurerait la répartition.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-34, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

4

## REPRÉSENTATION DU SÉNAT AU SEIN D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

**M. le président.** J'informe le Sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir désigner ses représentants au sein de deux organismes extraparlimentaires.

J'invite la commission des finances à désigner :

- un candidat pour représenter le Sénat au sein du conseil d'administration de l'établissement public de financement et de restructuration créé par l'article 5 de la loi n° 95-1251 relative à l'action de l'Etat dans les plans de redressement du Crédit Lyonnais et du Comptoir des Entrepreneurs ;

- un candidat pour représenter le Sénat au sein du conseil d'administration de l'établissement public de réalisation de défaisance créé par l'article 10 de la loi précitée.

Les nominations dans ces organismes auront lieu ultérieurement.

## LOI DE FINANCES POUR 1996

### Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1996.

### Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)

#### 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 Mme le secrétaire d'Etat.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais à nouveau vous demander de bien vouloir excuser M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, qui est retenu à l'Assemblée nationale et qui m'a chargée de vous présenter ce projet de budget.

Je tiens, d'emblée, à remercier MM. les rapporteurs de l'excellent travail qu'ils ont effectué sur cet important projet de budget des transports terrestres, des routes et de la sécurité routière.

Avec la présentation de ce projet de budget, nous abordons les grandes orientations essentielles pour l'avenir de notre pays, tout en rejoignant les graves préoccupations du moment.

En effet, le choix des investissements, leur géographie, leur financement sont déterminants pour le développement de notre économie et pour l'aménagement du territoire. Le Gouvernement veut promouvoir une politique de transports à la fois dynamique et équilibrée au service de la croissance et, bien sûr, de l'emploi.

Cette politique se veut dynamique pour renforcer la mobilité des personnes et des biens, condition déterminante de la compétitivité de nos entreprises, donc de la croissance et de l'emploi.

Il s'agit de faire bénéficier notre pays de tous les atouts que représente sa situation géographique en Europe et d'engager les crédits de l'Etat dans une dynamique d'investissements et de soutien aux emplois liés à ces investissements.

Mais cette politique doit également être équilibrée : il faut en finir avec l'enclavement de certaines régions - je pense, bien sûr, au Massif central ou au Sud-Ouest - soutenir le développement rural, mais également favoriser un réseau urbain avec des métropoles régionales actives, capables d'accéder aux échanges internationaux.

A l'équilibre géographique s'ajoute une volonté de rationalité économique, avec le développement des transports combinés et de l'intermodalité.

Enfin, toute politique de transports active doit également prendre en compte l'environnement et peser mûrement les choix entre les différents modes de transports pour minimiser les coûts collectifs qu'elle peut engendrer.

C'est dans cet esprit, mesdames, messieurs les sénateurs, que le ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme travaille à l'élaboration des schémas prévus par la loi du 4 février 1995, qui vous seront soumis l'an prochain, conformément à la loi.

Je rappelle qu'il s'agit de la mise à jour du schéma directeur routier, de la création d'un schéma directeur ferroviaire, d'un schéma directeur des ports et de leur desserte terrestre, ainsi que d'un schéma des aéroports, dont nous pourrions parler à une autre occasion.

Nous voudrions ajouter à ces quatre schémas prévus par la loi un schéma concernant les plates-formes multimodales, qui doivent, elles aussi, structurer le territoire.

Les instructions que nous avons données à nos services pour l'élaboration de ces schémas, à l'échelon à la fois central et local - cela se fera dans la plus grande concertation - peuvent être résumées en quelques mots clés : l'intermodalité, la prise en compte de la dimension européenne des réseaux de transport qu'il s'agit de développer, la prise en compte de l'environnement et, enfin, la prise en compte de l'emploi, qu'il s'agisse de l'emploi dans les travaux publics, de l'emploi dans les transports ou de l'emploi tout court, que favorisent les transports.

Dans l'optique de cette philosophie, de cette approche globale, le projet de budget consacré aux transports terrestres, par lequel je commencerai, s'établit, pour 1996, à 46,15 milliards de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement ; il est en légère augmentation par rapport au montant déjà élevé de 1995. Le montant des autorisations de programme correspondantes est de 2,66 milliards de francs.

Ces montants incluent les dotations du Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France, le FARIF, et du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, le FITTVN, créé par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Au total, ce sont près de 6 300 emplois qui devraient être induits grâce aux aides à l'investissement apportées par l'Etat aux différentes branches du secteur des transports.

Les interventions publiques en faveur des grandes entreprises occupent, vous le savez, une part prépondérante dans ce projet de budget, ce qui m'amène mesdames, messieurs les sénateurs, à aborder l'une des préoccupations importantes pour notre pays aujourd'hui, à savoir les relations entre l'Etat et la SNCF.

Je tiens, à l'occasion de l'examen de ce projet de budget, à souligner devant la représentation nationale les grands axes de la politique suivie par le Gouvernement dans ce domaine.

La SNCF connaît aujourd'hui de graves difficultés. Un certain nombre de parlementaires et certainement beaucoup de Français n'en sont pas tellement conscients.

La SNCF est d'abord, et surtout, l'entreprise de service public à laquelle chacun d'entre nous est attaché parce que son histoire est intimement liée à celle de la France et tout simplement à la vie quotidienne des Français.

Depuis plusieurs années, les parts de marché de la SNCF ont diminué, son résultat s'est effondré : en 1994, le déficit de la SNCF atteignait déjà 8 milliards de francs ; en 1995, il devait atteindre 12 milliards de francs - je dis « devait », car ce déficit avait été estimé avant la prise en compte des effets de la grève, qui se chiffrent à plus de 100 millions de francs par jour, une fois déduites les retenues sur salaire.

Pourtant, malgré ces chiffres impressionnants, les aides de l'Etat et des collectivités publiques ont été maintenues au fil des années, aux alentours de 40 milliards de francs pour les aides de l'Etat et de 11 milliards de francs supplémentaires pour les différentes collectivités qui interviennent auprès de la SNCF.

Fallait-il continuer à assister passivement à cette dérive ? Evidemment non ! Le Gouvernement a pris ses responsabilités : conformément à la loi d'orientation des transports intérieurs, la LOTI, il propose un contrat qui donne enfin à la SNCF la possibilité d'évoluer pour se sauver.

Je voudrais, en présentant ce contrat de plan, d'abord affirmer solennellement, au nom du Gouvernement, trois principes.

En premier lieu, il n'est pas question - ni de près ni de loin - de toucher au statut de la SNCF, qui est celui d'une entreprise publique de service public et d'une entreprise intégrée au sens où elle mène à bien à la fois des opérations de transport et des opérations de gestion de l'infrastructure. C'est le modèle français d'entreprise ferroviaire que nous avons choisi.

En deuxième lieu, il n'est pas question de bouleverser le statut des cheminots.

Ce statut comporte, notamment, la garantie de l'emploi et un régime spécifique de retraite. La commission, présidée par M. Le Vert, qui a été mise en place la semaine dernière par M. le Premier ministre étudiera les moyens de consolider les régimes spéciaux de retraite, parmi lesquels se trouve celui des cheminots.

Je me permets, à ce point de vue, de citer les propos les plus importants qu'a tenus M. le Premier ministre quand il a installé la commission présidée par M. Le Vert : « Ce n'est pas la retraite de ceux qui ont cessé ou qui vont cesser bientôt leur activité qui est en cause, c'est la retraite de ceux qui arrêteront de travailler dans quinze ou vingt ans. Ne rien faire, ce serait sacrifier l'avenir de ces agents. En 2010 ou 2015, il y aura plus de retraités vivant plus longtemps, et c'est heureux, et il y aura moins de cotisants, travaillant souvent moins longtemps, et c'est également heureux. »

**M. Bernard Joly.** Très bien !

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Il s'agit donc d'y voir clair et, par un dialogue ouvert, de préparer des évolutions progressives. Ce contrat de plan a pour objet, je le répète, de sauvegarder et de consolider les régimes spéciaux, parmi lesquels se trouve celui des cheminots.

En troisième lieu, je voudrais affirmer très clairement - je sais que vous y serez particulièrement sensibles, mesdames, messieurs les sénateurs - que ce contrat de plan ne prévoit aucune suppression de lignes de chemin de fer.

La SNCF est un acteur essentiel de la politique d'aménagement du territoire. Conformément à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, un schéma directeur du réseau ferroviaire sera établi en 1996 sous la responsabilité de l'Etat, qui assumera ses responsabilités en matière d'infrastructures ferroviaires. Il le fera, bien sûr, de manière concertée avec les collectivités locales.

Nous avons eu l'occasion, M. Bernard Pons et moi-même - je le refais à nouveau solennellement aujourd'hui - de démentir, de la manière la plus formelle, toutes les cartes qui ont pu être diffusées pour troubler les esprits sur de prétendues lignes menacées.

Le contrat de plan que nous nous apprêtons à signer comporte quatre engagements de la SNCF : premièrement - c'est l'essentiel - la reconquête commerciale et

l'élargissement de sa clientèle en privilégiant la qualité de service ; deuxièmement, la modernisation de sa gestion, avec la déconcentration des responsabilités et du dialogue social ; troisièmement, la maîtrise des dépenses - de toutes les dépenses, qu'il s'agisse des investissements ou des coûts d'exploitation, enfin, quatrièmement, le recentrage sur le métier de base de la SNCF, qui est celui d'une entreprise ferroviaire de service public en charge de l'ensemble de la gestion de l'infrastructure et du transport ferroviaire.

Elle doit recentrer ses efforts sur ce cœur d'activité en cédant des activités annexes qui, pour certaines d'entre elles, n'ont rien à voir avec sa véritable mission et même parfois avec une quelconque mission de transport.

En ce qui concerne les services régionaux de voyageurs, conformément à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, leur transfert aux régions s'effectuera de manière progressive et expérimentale, sur la base du volontariat que voudront bien exprimer les régions et qu'ont d'ores et déjà exprimé cinq ou six régions pour l'année prochaine. Nous suivrons pour cela les propositions de votre collègue M. Hubert Haenel.

Je puis d'ores et déjà vous indiquer que les assurances qui ont pu être données par M. Pons au président de l'association nationale des élus régionaux sur la transparence, le caractère expérimental et la volonté absolue d'assurer l'équilibre financier des opérations me paraissent de nature à engager les expérimentations sur des fondements convaincants, qui nous permettront de progresser ensemble afin de rapprocher le plus possible l'autorité de l'usager.

Face à ces engagements de la SNCF, quels sont ceux de l'Etat ?

Ils sont très importants. Ils ont été décidés après une longue analyse de la situation, parce que le dossier était difficile. Ce n'est d'ailleurs pas par hasard s'il a été impossible, l'année dernière, de conclure le contrat de plan à la date prévue !

Les décisions ont été prises avec la ferme volonté de sauvegarder et de rendre plus dynamique, plus porté vers l'avenir le grand service public du chemin de fer.

Je vous confirme donc que le soutien de l'Etat s'effectuera en deux étapes.

En premier lieu, sans contrepartie et tout de suite, un encours de dettes de 37 milliards de francs sera repris en 1996, sans condition. Cette somme correspond à l'ensemble des déficits cumulés au cours des cinq dernières années, de 1990 à 1995. Ces déficits seront donc apurés.

En second lieu, à compter de l'année 1997, l'Etat reprendra un montant de dettes permettant un allègement des charges financières à hauteur de un franc pour un franc. Je m'explique : pour un franc d'amélioration du résultat d'exploitation obtenu par la SNCF elle-même, par une reconquête commerciale et par des efforts sur les coûts, un franc sera pris en charge par l'Etat. Un franc de charges financières, ce qui veut dire, au taux actuel, douze francs de dette ou un milliard de francs pour douze milliards de francs de dette.

Cela pourra donc correspondre, selon l'ampleur des résultats obtenus par l'entreprise, à un allègement des charges de la dette pouvant dépasser les 100 milliards de francs sur cinq ans qu'avait évoqués le président de la SNCF.

Il va de soi que le contrat de plan consolide et garantit pour cinq ans 40 milliards de francs environ de concours publics. Vous savez que, au sein de cette somme, 13,6 milliards de francs concernent la participation de l'Etat à l'équilibre du régime des retraites.

Je voudrais souligner, comme M. Pons aurait aimé le faire devant vous, mesdames, messieurs les sénateurs, à quel point, par cet effort considérable, la nation marque un engagement majeur derrière la SNCF.

Cet effort est de nature non seulement à permettre le redressement durable de l'entreprise et du service public, mais aussi à redonner confiance et espoir tant aux usagers de la SNCF qu'aux cheminots.

Dans ces conditions, il nous semble que chacun devrait maintenant se mobiliser sur cet objectif de redressement.

Toujours en matière de transports collectifs - mais je m'éloigne maintenant de la SNCF, qui représente la plus grosse part du budget - la province fera l'objet d'un effort particulier en 1996. Je ne doute pas que vous y serez sensibles, mesdames, messieurs les sénateurs.

Ainsi, la dotation destinée à la réalisation de différents modes de transports collectifs, tels que les métros ou les tramways - mais aussi, dans les villes moyennes, des modes de transports de plus en plus diversifiés - augmentera de 2 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale de 1995.

Il s'agit d'une contribution importante du ministère, tant à l'amélioration de la qualité de vie en ville qu'aux différents combats pour l'environnement.

En ce qui concerne l'Île-de-France, la contribution au fonctionnement des transports collectifs, ce que l'on appelle l'« indemnité compensatrice », s'élèvera, en 1996, à 5 172 millions de francs.

Ce montant traduit une baisse de près de 500 millions de francs par rapport à la loi de finances initiale de 1995, ce qui est conforme à la volonté qui avait été exprimée au Parlement à plusieurs reprises, notamment dans cette assemblée, ainsi qu'à la volonté du Gouvernement de mieux équilibrer les participations publiques entre l'Île-de-France et l'ensemble des régions françaises.

Par ailleurs, nous sommes attachés à une politique active de développement du transport combiné de marchandises. Les crédits, à ce titre, qui avaient connu une augmentation importante, grâce à la mise en place du Fonds d'investissement des transports terrestres en 1995, seront maintenus à ce très haut niveau, soit 350 millions de francs en 1996.

Dans le même temps, seront mis en place les crédits nécessaires à l'accompagnement du contrat de progrès du transport routier, d'un montant de 20 millions de francs, destinés à la modernisation du secteur et à la formation de ses personnels.

A cette occasion, je voudrais affirmer à nouveau le total soutien du Gouvernement à cette sorte de révolution économique et sociale tout à fait remarquable que représente le contrat de progrès du transport routier, qui est bon pour la sécurité routière, pour l'emploi et pour la qualité du travail et à propos duquel nous sommes tout à fait aux côtés des partenaires sociaux, dont il faut à nouveau saluer l'esprit de responsabilité et la vision prospective.

Le dynamisme et l'équilibre des transports se traduisent également par le renouveau de la politique des voies navigables. Les ressources de VNF, Voies navigables de France, ajoutées à celles du Fonds d'investissement des

transports terrestres et des voies navigables, permettront d'affecter 500 millions en 1996 à la modernisation de ce réseau.

Comme vous le savez, la grande liaison Rhin-Rhône, attendue depuis bien longtemps, sera, en application de la loi, effectivement lancée. La société en charge de la réalisation vient d'être créée et, je puis vous le confirmer, elle procédera aux acquisitions foncières nécessaires dès l'année prochaine. Le vote de ces crédits a été décidé pas plus tard qu'hier au conseil d'administration du FDES.

Quant aux liaisons Seine-Nord et Seine-Est, les études nécessaires sont en cours et les crédits confirmés.

Enfin, l'Etat participera à hauteur de 20 millions de francs au plan économique et social de la batellerie, en complément des efforts mis en œuvre par l'établissement public VNF, afin d'accompagner les mutations de la profession.

Le budget des routes s'établit à 978 millions de francs en moyens d'engagement, soit une augmentation de 5,7 p. 100 par rapport au collectif de 1995, et à 9 830 millions de francs en moyens de paiement, soit une augmentation exceptionnelle de 14 p. 100.

A l'intérieur de cette dotation globale, les crédits du budget général diminuent de 6 p. 100 en moyens d'engagement et augmentent de 7 p. 100 en moyens de paiement. Ceux du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables augmentent de 1 milliard de francs, en conséquence de la majoration de la taxe autoroutière que vous avez adoptée lors de l'examen de la première partie du projet de loi de finances pour 1996. En effet, dans un contexte de rigueur budgétaire, nous avons voulu préserver l'investissement routier et l'emploi dans les entreprises de travaux publics.

La modernisation et l'extension du patrimoine routier, ainsi que son entretien, constituent les axes déterminants de la politique routière.

Tout d'abord, nous devons adapter nos infrastructures à la croissance du trafic et aux exigences nouvelles des usagers en matière de sécurité et de qualité.

Parallèlement, il nous faut compléter notre réseau de liaisons modernes, trop centré sur Paris et les grands axes, pour constituer un maillage sur l'ensemble du territoire.

Ces deux objectifs figurent dans le schéma directeur routier national, qui prévoit notamment la réalisation d'autoroutes concédées et non concédées pour plus de 12 000 kilomètres.

La mise en œuvre des autoroutes concédées se fera, je le confirme très clairement, au rythme prévu par les contrats de plan quinquennaux signés ou en cours de signature entre l'Etat et les sociétés d'autoroutes. Ces contrats prévoient un volume global d'engagement de 72 milliards de francs permettant de lancer 1 500 kilomètres supplémentaires au-delà des sections déjà engagées fin 1994.

Dans le cadre de la programmation du FDES, une enveloppe substantielle de 20 milliards de francs de crédits d'investissement vient d'être décidée pour 1996, ce qui permettra, je tiens à le souligner, de poursuivre les travaux au rythme actuel.

Hors concessions, les réalisations financées par le budget de l'Etat sont programmées dans les contrats de plan Etat-région relevant du XI<sup>e</sup> Plan 1994-1998. Ceux-ci prévoient une enveloppe globale d'investissements de 62 milliards de francs.

Enfin, s'y ajoutent les grands programmes du Massif central, l'A 20 et l'A 75, ainsi que le programme RN 7, financés par l'Etat seul.

Dans ce cadre, le budget routier pour 1996 met en œuvre trois priorités.

Première priorité, la revalorisation des dotations d'entretien du patrimoine routier national : le programme d'entretien des chaussées augmente de 4,2 p. 100 en moyen de paiement, à hauteur de 2,50 milliards de francs, et de 3,2 p. 100 en engagements, pour un montant de 2,51 milliards de francs.

La maintenance des ouvrages d'art bénéficiera de 247 milliards de francs en autorisations de programme, en hausse de 5 p. 100, et de 248 milliards de francs de crédits de paiement, en hausse de 20 p. 100.

Deuxième priorité, les aménagements de sécurité représentent 180 milliards de francs d'autorisations de programmes et permettront de confronter les progrès de la sécurité routière sur le réseau national.

Troisième priorité, la poursuite des grands programmes routiers intéressant l'aménagement du territoire. A ce titre, 1,6 milliard de francs du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables sera consacré aux autoroutes Vierzon-Brive et Clermont-Ferrand-Beziers.

Par ailleurs, l'enveloppe relative au contrat de plan atteindra 4 350 millions de francs, soit un taux d'exécution de 50,7 p. 100 à la fin de 1996, pour permettre à l'Etat de remplir ses engagements. S'y ajouteront 226 millions de francs prévus pour diverses opérations particulières, telles qu'Euroméditerranée ou les villes nouvelles de province.

La route, c'est aussi la vie quotidienne de millions de Français. Je veux parler de la sécurité routière. A notre arrivée dans ce ministère, M. Pons et moi-même avons voulu développer une politique de sécurité routière davantage fondée sur la responsabilité individuelle et sur les comportements des usagers, de manière équilibrée.

Nous avons voulu appliquer les textes existants, résolument, sans mollir mais sans en rajouter. C'est la raison pour laquelle 39 millions de francs de crédits sont consacrés à l'information et à la formation des conducteurs dans le projet de budget pour 1996.

Dans le même esprit, en relation avec le contrat de progrès que j'évoquais tout à l'heure, les crédits de formation des transporteurs routiers augmenteront de 10 millions de francs.

Cette politique de prévention, vous le savez, s'est notamment traduite par l'abaissement du seuil d'alcoolémie à 0,5 grammes par litre de sang, et par la campagne en cours et que je souhaite voir relayée sur le terrain - Alcool autotestez-vous - opération qui semble recueillir les faveurs du public.

Un comité interministériel de sécurité routière se réunira au début de 1996 sous la présidence du Premier ministre pour arrêter les nouvelles orientations, notamment en matière de formation des conducteurs.

Quoi qu'il en soit, les crédits de 500 millions de francs affectés à la sécurité routière nous permettent de poursuivre une politique active et équilibrée en matière de sécurité.

Au total, mesdames, messieurs les sénateurs, sur l'ensemble des budgets des transports terrestres et des routes, la rigueur a présidé à l'élaboration de la loi de finances afin de maîtriser les déficits publics, mais je crois pouvoir dire que nous vous présentons un budget solide, au service du développement économique de notre pays et qui privilégie l'emploi et l'aménagement du territoire.

*(Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

**M. le président.** La parole est à M. Caralet, 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, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne reviens pas sur la présentation des crédits qui vient d'être faite excellemment, et je vous fais immédiatement part de mes principales observations.

Première observation, les crédits affectés au budget des transports terrestres pour 1996 enregistrent une progression modérée de 0,8 p. 100 par rapport à la loi de finances initiale pour 1995.

Cette modeste progression est appuyée par l'importance croissante des dotations extrabudgétaires : 1,4 milliard de francs en provenance du Fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables, le FITTVN, 169 millions de francs venant du Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France, le FARIF, sans omettre la contribution d'établissements publics financés par la parafiscalité - VNF et CNR - ni l'augmentation de l'assiette et des tarifs du versement de transport en Ile-de-France - article 61 rattaché.

Les évolutions sont contrastées selon les postes : la contribution à la SNCF croît de 2,7 p. 100 ; celle qui est relative aux transports franciliens est réduite de 8,6 p. 100. Ces évolutions sont conformes à l'esprit de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Deuxième observation, les crédits consacrés à la SNCF au titre du réseau principal passent de 82 p. 100 à 84 p. 100 du total du budget des transports terrestres, avec plus de 38 milliards de francs.

C'est dire l'importance fondamentale prise par la négociation du contrat de plan 1996-2000, aussi bien pour l'Etat que pour l'entreprise publique. Chacun en est désormais particulièrement conscient.

Je dois vous préciser que les termes actuels du projet de contrat n'auront pas d'influence directe sur les crédits que nous examinons aujourd'hui.

Trois enjeux principaux, indissociables les uns des autres, peuvent être distingués dans cette négociation : la dette de l'entreprise, les infrastructures, les efforts commerciaux.

La dette de la SNCF atteint un niveau tel qu'il l'empêche de réduire son déficit. Les charges financières croissent de 2,5 milliards de francs par an. Il est évident que la SNCF ne pourra les endiguer seule, quels que soient ses efforts.

Le président de la SNCF, M. Jean Bergougnoux, souhaitait que l'Etat reprenne 100 milliards de francs sur cette dette, qui seraient venus s'ajouter aux 32 milliards de francs de l'actuel service annexe. A mon sens, ce que propose le Gouvernement aujourd'hui est une solution plus favorable encore puisque l'Etat reprendrait 37 milliards de francs en 1996 et offrirait à la SNCF un doublement de toute amélioration de ses résultats. Au taux d'intérêt actuel, une amélioration de 1 franc du compte d'exploitation de la SNCF ou une plus-value de cession de 1 franc entraînerait une reprise de dettes par l'Etat de 12,5 francs. Sur la durée du plan, les 100 milliards de francs pourraient être dépassés.

Une fois ce problème résolu, le second enjeu sera celui du financement et de la gestion des infrastructures. S'agissant du financement, on ne pourra plus, à l'avenir, faire supporter à la seule SNCF le coût d'équipements dont la rentabilité est inférieure au taux d'intérêt des emprunts ayant servi à les financer. Cette politique ne pourrait que conduire à la même situation que celle que nous connaissons aujourd'hui. Il sera donc nécessaire, comme cela se fait pour le TGV Méditerranée, comme cela se fera pour le TGV Est mais aussi pour les dessertes régionales dans le cadre des « conventions Haenel », que les pouvoirs publics à l'échelon européen, national et local subventionnent les infrastructures.

S'agissant de la gestion, il est acquis que la SNCF restera une entreprise intégrée, même si la construction européenne lui imposera à terme l'ouverture de son réseau aux opérateurs étrangers. Cette ouverture sera une chance pour l'entreprise, car elle est sans doute la plus performante d'Europe.

Allégée d'une partie de sa dette, assurée de ne réaliser que des investissements à la rentabilité bien calculée, il restera à la SNCF à faire d'importants efforts pour devenir bénéficiaire. La reconquête commerciale, dont les premiers résultats sont encourageants, doit être poursuivie tant sur le trafic voyageurs que sur celui de marchandises, pour lequel le transport combiné paraît être une voie prometteuse. Des efforts de maîtrise des charges d'exploitation et de productivité devront également être réalisés. Mais les 2 500 embauches effectuées en 1995 prouvent que, si la SNCF est efficace, elle peut créer de l'emploi.

Le projet de contrat de plan ne mentionne rien sur le statut des cheminots et leur régime de retraite. Leur avenir est en grande partie entre leurs mains, et ils se partageront les richesses qu'ils auront créées, ou les difficultés si l'entreprise ne se redresse pas.

Un alourdissement sensible des charges de l'Etat au bénéfice de la SNCF se profile donc à l'horizon de la signature du contrat de plan. La commission des finances considère que le respect des termes de ce contrat est indispensable pour éviter les dérives qui ont affecté le précédent.

Troisième observation, les indemnités compensatrices destinées au fonctionnement des transports collectifs parisiens diminuent sensiblement. Cette évolution est liée à l'augmentation constatée et attendue du rendement du versement de transport. L'ensemble des contributions aux transports collectifs en Ile-de-France connaît une réduction de 8,6 p. 100 et s'élève à 5,2 milliards de francs. Cette réduction est corrélative à l'augmentation de la part prise en charge par les entreprises, ainsi que par les usagers.

Bien que conforme à l'esprit de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, cette politique n'aura pas les effets escomptés si elle n'aboutit qu'à accroître la circulation routière en Ile-de-France. Elle doit s'accompagner de véritables incitations à l'implantation d'activités en province, car le fait de pénaliser les voyageurs franciliens ne leur permettra pas pour autant de trouver un emploi dans d'autres régions.

Quatrième observation, les crédits d'investissement destinés aux infrastructures de transports collectifs progressent sensiblement en moyens de paiement, aussi bien en Ile-de-France qu'en province. La réussite de la première ligne de tramway de Strasbourg, inaugurée le 25 novembre 1994, est une invitation à poursuivre en ce sens, en favorisant les implantations en site propre.

Cinquième observation, bien qu'elle ne se traduise que très modestement dans le projet de budget des transports terrestres, je me félicite de la poursuite d'une politique des voies navigables décidée à aboutir à des objectifs concrets. Ainsi, la liaison Rhin-Rhône vient-elle enfin d'être lancée. Quant à l'accord entre la Compagnie nationale du Rhône et Electricité de France, il a permis la création d'une filiale commune, la SORELIF-Saône-Rhin, qui sera chargée de réaliser le projet d'ici à l'an 2010.

Le coût de l'ensemble est évalué à 17,2 milliards de francs 1993.

Dans ce contexte, Voies navigables de France sera plus particulièrement chargé des liaisons Seine-Est et Seine-Nord, encore au stade des études. Le budget global de VNF s'établira à 1,1 milliard de francs en 1996, dont 270 millions de francs de contribution de l'Etat.

Au terme de cet examen, je vous propose, au nom de la commission des finances, mes chers collègues, d'adopter les crédits de la section II « Transports terrestres » du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. (*Applaudissements sur les travées du RPR, de l'Union centriste et des Républicains indépendants ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**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.** Je ne reviendrai pas sur les crédits budgétaires, excellemment présentés par vous-même, madame le secrétaire d'Etat, et commentés par mon collègue M. Cazalet, au nom de la commission des finances, si ce n'est pour dire que la commission des affaires économiques a relevé que les crédits de la section des transports terrestres ne progressaient que de 0,82 p. 100, soit une stagnation en francs constants.

La commission des affaires économiques s'est beaucoup intéressée à la SNCF, dont l'endettement avoisinera les 178 milliards de francs à la fin de l'année 1995, soit plus du triple de son chiffre d'affaires annuel, et dont la charge de la dette est de l'ordre de 14 milliards de francs cette année. Le déficit dépassera sans doute, ainsi que vous l'avez dit, les 12 milliards de francs en 1995, sans tenir compte des mouvements sociaux.

Mais il ne convient pas, la commission l'a dit et répété, d'accuser le fonctionnement de la SNCF.

En effet, son état de délabrement financier est la conséquence d'un dérapage structurel et non pas d'une situation contractuelle. C'est l'entreprise la plus endettée de France.

Les raisons du déficit sont simples : les charges financières sont excessives et irréductibles, jusqu'au prochain contrat de plan ; la concurrence de la route est croissante, tant pour le fret que pour les voyageurs, et la SNCF doit affronter la concurrence du trafic aérien pour les plus longues lignes.

Les raisons de l'endettement sont évidentes. C'est l'absence de participation significative de l'Etat aux créations d'infrastructures nouvelles réputées rentables et à la modernisation d'infrastructures classiques, que les TGV rendent tous les jours plus démodés, au détriment d'un aménagement du territoire équilibré.

En clair, la SNCF est victime de son succès en matière de liaisons à grande vitesse et, depuis trop longtemps, victime de l'indifférence de l'Etat qui la laisse s'enfoncer dans l'endettement. Mais cela ne date pas d'hier !

Est-il normal, par exemple – c'est absolument stupéfiant – que la SNCF soit obligée d'emprunter pour rembourser ses emprunts ?

Est-il normal que la SNCF soit obligé d'emprunter pour couvrir les frais financiers ou pour épouger les déficits annuels ?

La situation est engendrée par une spirale financière infernale et sans issue. Nous en sommes tous responsables.

Le contrat de plan 1996-2000 va être assorti, dès l'année prochaine – vous l'avez indiqué, madame le secrétaire d'Etat – d'une prise en charge immédiate par l'Etat de 37 milliards de francs de dettes de la SNCF, et cela sans contrepartie.

C'est un pas vers le redressement, mais on est loin des 100 milliards de francs que M. Bergougnoux espérait obtenir rapidement pour que la SNCF bénéficie d'une réduction annuelle des charges financières de 8 milliards de francs. M. le rapporteur spécial l'a noté.

Mais, d'un autre côté, l'alourdissement de la dette de l'Etat est-il actuellement concevable eu égard à la situation générale et aux règles communautaires ?

La réalisation, sur tout le territoire, d'actifs immobiliers désaffectés est possible. Elle a déjà été envisagée depuis un certain temps.

Un grand nombre de collectivités seront intéressées par des sites urbanisables à vocation d'habitat ou de zones d'activités économiques.

En dehors de l'immobilier, la SNCF pourrait céder des participations minoritaires qu'elle détient, par exemple, dans Air Inter. Mais est-ce le moment d'insister sur ce point ?

La commission des affaires économiques et du Plan accueille avec intérêt les projets d'utilisation par la SNCF, en tant qu'opérateur, de son réseau de télécommunications, à savoir 25 000 kilomètres de câbles, dont 5 000 en fibre optique. La SNCF explore en effet, actuellement, la possibilité de vendre, soit par le biais d'intermédiaires, soit directement, des capacités de transport de données permettant de relier entre eux les différents sites industriels d'une même société. Cette excellente initiative a été saluée par la commission des affaires économiques et du Plan.

La commission apprécie également à sa juste valeur – il faut reconnaître ce qui est bien ! – les résultats obtenus par la SNCF grâce au recours à la location-vente ou au crédit-bail, notamment par l'intermédiaire d'EUROFINA, la filiale commune des chemins de fer européens, que tout le monde connaît. Cela a rapporté, cette année, 4 milliards de francs.

La commission des affaires économiques et du Plan a toutefois estimé, lors de son étude et avant de connaître les dispositions du contrat de plan, que la situation exigeait d'autres réponses que de simples expédients financiers.

Sous l'impulsion de son président, M. Jean François-Poncet, elle a été, depuis cinq ans, à la pointe du combat pour l'aménagement du territoire. Nous sommes entrés dans une phase décisive de ce combat. L'élaboration du contrat de plan entre l'Etat et la SNCF est une occasion à ne pas manquer pour préserver et moderniser la charpente, l'ossature du territoire en matière de transports terrestres.

Il s'agit, par exemple, de l'électrification de lignes aussi importantes que Paris-Caen-Cherbourg, qui est en voie d'achèvement, ou Paris-Troyes-Chaumont-Vesoul-Belfort, qui doit être réalisée dans les meilleurs délais, comme cela a été le cas, en 1995, pour la ligne Strasbourg-Lyon.

La ligne Paris-Belfort-Bâle, non déficitaire, doit être classée ligne nationale d'aménagement du territoire. Elle a, par ailleurs une vocation internationale et devrait être contractualisée, faute de quoi le quadrilatère de la Champagne méridionale sera rapidement transformé en triangle des Bermudes avec, en son centre, Colombey-les-Deux-Eglises. (*Sourires.*)

Son électrification et son raccordement au réseau TGV s'imposent, car ils permettront à toute une zone fragile, d'ailleurs classée 5 b, de bénéficier d'un rééquilibrage démographique et économique grâce à un développement industriel.

Sur tout le territoire, il convient d'améliorer la qualité des lignes traditionnelles, et je doute fort que la fermeture de gares et la suppression ou plutôt la mise sur route, puisque je n'ose plus dire « suppression », de 6 000 kilomètres de lignes permettront, à elles seules, d'obtenir l'équilibre des comptes de la SNCF si les charges de l'endettement ne sont pas rapidement atténuées.

Vous avez, madame le secrétaire d'Etat, conjointement avec M. Bernard Pons, décidé de venir informer la commission des affaires économiques du Sénat sur le contrat de plan Etat-SNCF. La commission a beaucoup apprécié cette initiative.

Vous avez exposé les arbitrages rendus la veille par M. le Premier ministre concernant le désendettement de la SNCF : donnant, donnant, un franc pour un franc, ainsi que vous l'avez précisé tout à l'heure.

Lors de son audition par la commission, M. Jean Bergougnoux en a précisé les modalités mathématiques et a exprimé sa satisfaction. Tous calculs faits ; une amélioration de 5 milliards de francs du résultat d'exploitation entre 1996 et l'an 2000 avec la vente de 10 milliards de francs d'actifs, conduirait l'Etat à verser un concours de 75 milliards de francs qui, ajouté aux 37 milliards de francs que l'Etat accorde sans contrepartie, provoquerait un désendettement supérieur à 100 milliards de francs en l'an 2000. Mais il resterait encore 85 milliards !

Par ailleurs, il faut que la SNCF – vous l'avez précisé, madame le secrétaire d'Etat – améliore rapidement son activité commerciale, recentre son activité sur le transport et valorise son patrimoine.

Nous insistons, pour notre part, sur la très grande urgence de ces mesures. Sinon, la SNCF empruntera encore dans quelques jours pour payer les charges de la dette et le déficit des premières années du plan.

Il serait grandement souhaitable que l'Etat participe aux charges financières des infrastructures sans taxer les régions, comme il l'a fait au moins pour un TGV et pour la modernisation des routes nationales.

Les axes de réflexion sont tracés ; les espoirs sont grands mais tout ne sera pas simple en matière d'aliénation des actifs immobiliers, notamment pour ce qui est de la coordination des différents services domaniaux.

C'est un problème qui est, paraît-il, assez délicat. Sur le plan financier, une telle solution serait excellente non seulement pour la SNCF mais aussi pour le développement économique des collectivités territoriales.

Dans notre pays, tout est possible pour rééquilibrer le territoire.

Il convient seulement que les techniciens qui, aujourd'hui, veulent restructurer le réseau SNCF « hors grande vitesse », aient l'esprit aussi ouvert, entreprenant et novateur que ceux qui, à partir de 1838, ont construit les réseaux ferroviaires français sans tenir compte des situations du moment, mais en pariant sur le développement économique futur.

Au moment même où l'on se plaint de la concentration de 80 p. 100 de nos concitoyens sur 20 p. 100 du territoire français, il ne convient pas de modeler le réseau d'avenir des liaisons ferroviaires en se fondant sur certaines prétendues défaillances territoriales actuelles.

C'est, au contraire, une véritable opération de survie et de réanimation qu'il importe de mener avec ces lignes.

Le critère de la « rentabilité immédiate » n'est pas compatible avec la notion de service public et de solidarité nationale.

Je précise, pour conclure sur la SNCF, que l'avis de la commission des affaires économiques et du Plan a été formulé avant le déclenchement des importants mouvements sociaux que nous connaissons aujourd'hui.

S'agissant de la RATP, qui a rendu public son plan d'entreprise au début de l'année, je serai beaucoup plus bref.

Notre commission tient à saluer l'efficacité de l'opération « Raviver », que vous connaissez tous et dont l'objet est de restaurer 370 stations de métro à un coût raisonnable.

En revanche, la commission ne cache pas son inquiétude concernant la fraude, qui coûte 650 millions de francs à la RATP, malgré la mise en place d'un important plan de lutte dont les effets sont encore limités par des obstacles juridiques qu'il serait peut-être possible de surmonter, et concernant l'insécurité, qui a progressé de 7 p. 100 de 1993 à 1994.

Elle a salué la mise en place du schéma directeur de la sécurité des réseaux avec la radiolocalisation des bus.

La RATP a connu, en 1994, un redressement financier. En 1995, les recettes devraient croître de 1 p. 100 et le « petit équilibre » - sans les amortissements ni la dette - devrait être atteint. Mais l'endettement dépasse 25 milliards de francs.

La RATP souhaite également, depuis longtemps, un allègement de sa dette - je n'ose pas dire à l'image de la SNCF, mais sans doute y pense-t-elle !

Je dirai quelques mots, pour finir, des transports publics en province. Ils reçoivent 701 millions de francs.

Les principales réalisations prévues le sont à Strasbourg, Rouen, Lille, Grenoble et Caen.

On parle des tramways bimodaux, mais une telle technologie ne pourra se concrétiser que si la SNCF accepte de partager l'exploitation de ses voies. Sans doute n'y verra-t-elle pas d'inconvénient.

La commission des affaires économiques donne un avis favorable à l'adoption du projet de budget des transports terrestres. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures vingt-cinq, est reprise à dix-sept heures trente.)

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

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

La parole est à M. Miquel, rapporteur spécial.

**M. Gérard Miquel, 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, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur les crédits qui viennent d'être présentés.

Je commencerai d'abord par mes observations sur le budget des routes.

Premièrement, j'observe une réduction sensible de 7,6 p. 100 des crédits consacrés au développement du réseau routier national, qui s'élèvent à 6,6 milliards de francs, contre 7,1 milliards de francs en 1995. Il faut y voir le retour à une certaine norme : ces crédits étaient de 6,3 milliards de francs en 1994 ; un remboursement anticipé de un milliard de francs d'Autoroutes de France était venu abonder les crédits de 1995 de façon non récurrente.

Les contributions des comptes spéciaux du Trésor prennent une place importante dans ces crédits.

Le rôle de chaque compte est précisé davantage qu'en 1995 : le budget finance essentiellement les contrats de plan Etat-région, le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, les grands programmes de désenclavement du Massif central, le Fonds d'aménagement routier d'Ile-de-France pour les sections non concédées de l'A 86.

La réduction des crédits porte sur les contrats Etat-région. Comme lors du X<sup>e</sup> Plan, l'Etat relâche son effort à mi-parcours, ce qui exigera une accélération sur la fin.

Un sort particulier, plus favorable, est néanmoins réservé aux trois programmes d'accélération : rocade des estuaires, route Centre-Europe-Atlantique et RN 88 Lyon - Toulouse.

Deuxièmement, comme en 1995, les moyens d'engagement de l'entretien du réseau routier national progressent significativement de 3,9 p. 100. L'augmentation par rapport à l'exercice 1994 est de 11,3 p. 100, ce qui montre que le Gouvernement entend poursuivre l'effort entrepris.

L'augmentation continue de la taille du réseau et du volume du trafic devrait entraîner, à terme, un dépassement des crédits de construction par les crédits d'entretien. La valeur de reconstruction du réseau national est estimée à 630 milliards de francs. Comme en 1995, les besoins immédiats, permettant d'éviter l'entretien curatif, restent évalués à 12 milliards de francs.

Troisièmement, l'année 1996 verra la mise en œuvre de la deuxième phase de la réforme du système autoroutier, avec la fin de la négociation des contrats de plan et les modifications correspondantes des concessions. Cela se traduira notamment par une planification à cinq ans des investissements et des évolutions tarifaires plus adaptée à l'horizon de gestion des sociétés d'autoroutes que les actuelles décisions administratives annuelles.

Je rappelle que la première phase avait vu le regroupement en trois pôles des six sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes et leur recapitalisation par l'établissement public Autoroutes de France.

A cet égard, le doublement de la taxe d'aménagement du territoire prévu par l'article 28 du présent projet de loi de finances vient substantiellement modifier l'équilibre à peine réalisé par les contrats de plan. D'un rendement de

un milliard de francs, l'augmentation de cette taxe entraînera, en 1996, un prélèvement de près de 5 p. 100 des recettes de péage des sociétés d'autoroutes.

La logique n'est pas contestable. Il s'agit en effet d'établir une péréquation entre les autoroutes concédées rentables, d'une part, et le programme de désenclavement du Massif central, qui comporte deux autoroutes et une route nationale partiellement ou totalement gratuites, à savoir l'A 75, l'A 20 et la RN 7, et, accessoirement, d'autres modes de transport - la voie ferrée, les rivières et les fleuves - facilitant l'aménagement du territoire, d'autre part.

Les conséquences financières pour les sociétés d'autoroutes sont plus problématiques.

Dans l'hypothèse où ni les péages ni le volume des investissements ne seraient affectés, je dois conclure que l'endettement des sociétés se substituerait à celui de l'Etat, ce qui est d'un intérêt économique limité. Il sera donc nécessaire, dans l'optique de la nouvelle politique tarifaire contractuelle, de répercuter au moins une partie de ces taxes sur les usagers.

Quatrièmement, l'équipement autoroutier de la région d'Ile-de-France pose un problème spécifique de financement du fait du coût très élevé des infrastructures à réaliser. Le contrat de plan entre l'Etat et la région d'Ile-de-France pour la période 1994-1998 prévoit une enveloppe de 545 millions de francs destinée à l'insertion des équipements routiers dans l'environnement. Cela pourrait être très insuffisant si l'on prend en compte les aspirations des habitants de la région.

Dans ce contexte, l'intervention financière de l'Etat est de plus en plus réduite. La région prendra à sa charge 74 p. 100 des 9 milliards de francs d'équipements routiers prévus par le contrat de plan. L'effort de l'Etat portera essentiellement sur l'A 86.

Les efforts réduits de l'Etat et ceux de la région, qui sont importants, ne peuvent toutefois suffire à faire face au coût croissant d'équipements qu'il est nécessaire d'achever.

Le développement routier en Ile-de-France comporte trois priorités : l'achèvement de la rocade A 86 autour de Paris, notamment entre Nanterre et Vélizy ; l'achèvement de la rocade la Francilienne, sur laquelle de nombreux tronçons restent à engager enfin, l'aboutissement à Paris de certains grands équipements ; tels que l'A 16 et l'A 14.

Cet ensemble représente plusieurs dizaines de milliards de francs, auxquels seul le recours à la concession et, par conséquent, au péage permettra de faire face. Six ouvrages sont d'ores et déjà concédés.

J'en termine avec mes observations sur le projet de budget de la sécurité routière.

Ma première observation est liée à la sensible régression, aussi bien globalement que dans chacune de ses composantes, de ce projet de budget de la sécurité routière, prolongeant ainsi une tendance suivie depuis plusieurs années.

Je ne pense pas, cependant, que la sécurité routière ne soit plus une priorité du Gouvernement, madame le secrétaire d'Etat. D'une part, les aménagements de sécurité sont pris en charge par le budget des routes et, en progression de 5,9 p. 100, ils s'élèvent à 180 millions de francs. D'autre part, la politique de sécurité routière doit se juger aux résultats et non aux moyens mis en œuvre. Force est de constater que les premiers progressent alors que les seconds régressent, ce qui constitue une sorte d'idéal budgétaire.

Ma deuxième observation porte sur les priorités de ce projet de budget, lesquelles sont sensiblement les mêmes que lors de l'exercice précédent.

Il s'agit, d'une part, de la formation des conducteurs, avec la généralisation de l'apprentissage anticipé à seize ans et la mise en place d'une politique de formation globale.

Il s'agit, d'autre part, des programmes urbains de gestion informatisée de la circulation routière, qu'on appelle aussi « exploitation de la route ». Une sorte de course est engagée entre cette modernisation technologique et l'augmentation continue du trafic routier.

Troisième observation, l'amélioration de la sécurité routière, tout en se poursuivant, ne suscite guère l'enthousiasme. Certes, en glissement sur un an, le nombre des victimes de la route s'est établi à 8 641 tués à la fin du mois de juin 1995, contre 8 722 à la fin du mois de juin 1994. Mais le premier semestre de 1995 a été mauvais, avec plus de morts que l'année précédente. La perspective de l'amnistie présidentielle a d'évidence fortement détérioré les conditions de sécurité de la fin de 1994 et du début de 1995.

Cette détérioration pourrait cependant ne pas être que circonstancielle puisque le mois de juin a été meurtrier bien que postérieur à l'élection.

En la matière, le Gouvernement ne relâche pas une pression dont l'exercice constant est nécessaire à la réussite. Ainsi, il a restreint le champ de l'amnistie par rapport aux usages établis lors des précédentes amnisties et il a réduit à 0,5 gramme pour 1 000 le taux d'alcoolémie toléré.

Il apparaît cependant que la vitesse moyenne des véhicules reste à un niveau élevé. Le sentiment de sécurité accru, lié aux progrès techniques en matière de sécurité des véhicules et de réglementation, peut conduire les automobilistes à sous-estimer l'insécurité liée à la vitesse. De fait, si leur sécurité est réellement accrue, celle des autres usagers de la route ne l'est pas pour autant. On observe ainsi une remontée préoccupante du nombre de cyclistes tués et une stagnation du nombre des piétons tués, à un niveau beaucoup trop élevé puisqu'il s'établit à plus de 1 000 morts par an. Peut-être faudrait-il s'orienter vers une réflexion sur la cohabitation des différents usagers de la route.

Au terme de ces observations, je vous informe, mes chers collègues, que la commission des finances propose au Sénat d'adopter les crédits des sections « Routes » et « Sécurité routière » du budget des transports au sein des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports. (*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, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce projet de budget des routes, des voies navigables et de la sécurité routière a au moins le mérite d'être concentré sur l'essentiel dans un contexte financier particulièrement critique, il faut en convenir. Il constitue aussi une approche franche et réaliste des problèmes, ce dont nous nous félicitons.

Vous avez passé en revue l'ensemble des chiffres de votre budget, madame le secrétaire d'Etat ; je n'y reviendrai donc pas, à l'instar des collègues qui m'ont précédé.

Toutefois, je ferai quelques remarques et observations émanant tant de la commission des affaires économiques que de son rapporteur lui-même.

Ce budget offre des aspects contrastés selon les types d'infrastructure.

Pour les routes, il me paraît utile de souligner l'intérêt qu'il y a à poursuivre le schéma directeur routier national, objectif important compte tenu de sa cohérence avec le schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

Je tiens aussi à vous faire part de notre préoccupation relative à l'entretien de l'ensemble de notre réseau routier national, plus particulièrement à la dégradation de nombreux ouvrages d'art. Selon le diagnostic d'ensemble qui a été établi en 1995, il nous est permis d'espérer une programmation de remise en état rapide pour les prochaines années.

Après avoir dressé le bilan du volet routier des contrats de plan Etat-région, il convient de constater que le taux d'exécution est, à ce jour, loin d'être excellent : 37,6 p. 100 des réalisations en deux ans. Vous avez annoncé 50 p. 100 pour la fin de 1996 ; c'est une lueur d'espérance. Il conviendrait d'accélérer, dans la mesure du possible, la réalisation des engagements prévus, car nous savons que lorsque vous investissez 10 000 francs en contrat de plan ce sont 20 000 francs, ou plus, qui sont dépensés pour les infrastructures.

Le doublement de la taxe sur les sociétés d'autoroutes, qui abonde le FITTVN et qui est prévu aux termes de l'article 28 du projet de loi de finances pour 1996, va fatalement peser sur la trésorerie de ces sociétés. Je ne pense pas que l'allongement de la durée des concessions constitue une solution à moyen terme et je vois mal comment on pourrait éviter une augmentation supplémentaire, de l'ordre de 4 p. 100 - on a même parlé d'un taux supérieur tout à l'heure - du prix des péages et, bien entendu, la tension inévitable qui s'ensuivrait chez les transporteurs routiers.

Ma troisième observation - je la formule tous les ans et même si, aujourd'hui, vous avez soulevé un coin du voile, le Gouvernement ne m'a pas encore entendu - tient à ce que le comité directeur du FDES, comme par hasard, se réunit toujours après les débats budgétaires, sauf cette année, où il s'est réuni la veille ; mais nous ne sommes toujours pas informés de ses décisions. Cela revient à nous demander d'accorder un blanc-seing sans que nous puissions connaître les engagements et les financements retenus.

Pour 1996, nous pensions que 20 milliards de francs seraient nécessaires pour poursuivre l'effort entrepris. Je crois que, finalement, c'est ce qui est prévu. Encore eût-il été courtois de nous en informer !

Vous trouverez également, dans mon rapport écrit, un point sur la situation des transports routiers, sur l'application du contrat de progrès dans cette profession et sur l'entrée en vigueur de l'eurovignette, qui pose quelques problèmes s'agissant des points de distribution, paraît-il.

J'ai reçu, voilà quelque temps, des représentants de la profession des transports routiers de marchandises. Ils m'ont fait part de leurs inquiétudes au sujet de l'alourdissement de la TIPP, notamment sur le gazole. Ce fait mérite, selon moi, réflexion.

S'agissant de la sécurité routière, la commission estime qu'il faut encourager le Gouvernement à poursuivre sa politique de traitement des itinéraires « noirs », qui donne de bons résultats. Mais je crois que, dans notre pays, l'in-

formation est insuffisante pour signaler aux conducteurs et conductrices les dangers qu'ils peuvent représenter les uns pour les autres.

L'abaissement du seuil d'alcoolémie est une décision relativement sage. Encore faut-il que l'on dispose d'éthylotests suffisamment fiables et sensibles et que ceux-ci soient mis à la disposition d'une clientèle parfois inquiète à tort.

Je serais tenté de faire une suggestion, madame le secrétaire d'Etat, qui vaut ce qu'elle vaut. Pourquoi ne pas proposer, s'ils le souhaitent et s'ils en sont d'accord, aux contrevenants récidivistes le port d'une plaque spéciale, visible de l'extérieur du véhicule, qui leur permettrait, en contrepartie, de bénéficier d'une remise de peine ?

Peut-on, enfin, espérer l'instauration d'une harmonisation européenne des réglementations concernant la sécurité routière, ainsi que de la signalisation ?

En effet, tous les panneaux multicolores qui parsèment notre belle Europe ne font que dérouter les conducteurs qui se demandent ce que signifie telle couleur dans tel pays et quelle est la réglementation en vigueur. Ainsi, nous sommes obligés de placer des panneaux indiquant les limitations de vitesse puisqu'elles sont différentes ailleurs. On nous a bien imposé les phares blancs ; je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas imposer cette harmonisation !

J'en viens au secteur des voies navigables. C'est celui où les mutations seront peut-être les plus visibles dans les cinq ou dix années à venir.

Le transport fluvial a progressé, au premier semestre de 1995, de près de 5 p. 100 en tonnes-kilomètre mais il reste cependant très modeste par rapport à celui de nos voisins allemands, belges ou néerlandais.

Une tendance au redressement de l'activité des ports fluviaux se dessine en 1995, et une bonne tenue de cette activité est attendue en 1996.

Voies navigables de France devrait recevoir 510 millions de francs au titre de la taxe hydraulique. A cet égard, j'émettrais un vœu à l'adresse des agents de l'équipement qui sont mis à disposition de VNF. Il serait en effet souhaitable qu'ils aient le souci d'accélérer le rythme de consommation des crédits pour assurer l'entretien du réseau existant. On trouvera dans mon rapport la description détaillée des travaux d'entretien des infrastructures, de restauration et de développement du réseau qu'assure VNF.

J'évoquerai maintenant la réalisation des liaisons fluviales interbassins à grand gabarit.

S'agissant de la liaison Seine-Nord, le projet avance lentement. Les études se précisent, ce dont je me réjouis, bien entendu, à titre personnel.

Quant à la liaison Rhin-Rhône, chère à notre collègue M. Rocca Serra, l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire lui a donné une nouvelle impulsion.

Cependant, deux inconnues subsistent.

Pourriez-vous, madame le secrétaire d'Etat, nous communiquer le calendrier précis de la réalisation de ces deux grandes voies fluviales ?

En outre, pouvez-vous nous donner l'assurance que les moyens financiers permettront de les mener à bien ? En effet, si les crédits disponibles peuvent suffire pour les études, la réalisation suscite davantage d'interrogations.

Je tiens à insister, après vous, sur le nécessaire respect de l'environnement, dans lequel devront se dérouler ces importants travaux, dont le coût dépassera certainement

17 milliards de francs pour la liaison Rhin-Rhône et, probablement, 10 milliards de francs pour la liaison Seine-Nord.

La commission m'a demandé d'évoquer la liaison Seine-Est, qui n'en est encore qu'au stade des études préalables.

La réalisation d'un réseau interbassin complet suppose, enfin, l'achèvement de la liaison Moselle-Saône. J'ai bien entendu vos propos à cet égard, madame le secrétaire d'Etat, et j'admets qu'on ne peut pas tout faire en même temps.

Je terminerai mon intervention en insistant sur la nécessité d'encourager le transport combiné si nous voulons éviter la saturation de nos réseaux routiers et autoroutiers, et je crois que vous me rejoignez dans cette préoccupation, madame le secrétaire d'Etat.

Vos services ont effectué une projection pour les quinze ans qui viennent. Au rythme actuel de progression, dans un avenir proche, on risque de voir à l'entrée d'un certain nombre de grosses agglomérations un camion toutes les secondes par voie, à l'image de ce qui se passe actuellement, en cette période un peu troublée, dans la région parisienne.

Il faut donc absolument favoriser d'autres moyens de transport : la voie d'eau et le train. Grâce au transport combiné, nous pourrions d'ailleurs regagner des parts de marché.

Une aide exceptionnelle a été apportée en 1995 par le FITTVN. Le conseil du transport combiné a été mis en place. Ce sont des éléments positifs. Mais il s'avère désormais indispensable, voire urgent, d'établir, au niveau national, un schéma directeur des plates-formes multimodales. Je sais, madame le secrétaire d'Etat, que vous en êtes une brillante avocate.

Ce schéma directeur serait élaboré en concertation avec les collectivités locales, les organismes consulaires et les promoteurs privés. Madame le secrétaire d'Etat, vous avez vous-même reconnu à plusieurs reprises qu'un tel schéma constituait un des volets nécessaires du futur schéma national d'aménagement du territoire. Vous aurez certainement à cœur de faire évoluer ce projet.

Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans un contexte d'extrême tension budgétaire, les crédits des routes et des voies navigables évoluent de façon relativement favorable. Les priorités du Gouvernement sont clairement affichées. Aussi, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, ai-je le plaisir de donner un avis favorable à l'adoption des crédits demandés. *(Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

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

Groupe du Rassemblement pour la République, 28 minutes ;

Groupe socialiste, 22 minutes ;

Groupe de l'Union centriste, 10 minutes ;

Groupe des Républicains et Indépendants, 3 minutes ;

Groupe du Rassemblement démocratique et social européen, 7 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 5 minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe, 5 minutes.

La parole est à M. Hoeffel.

**M. Daniel Hoeffel.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le Sénat a été, au cours des dernières années, précurseur dans la mise en œuvre d'une politique d'aménagement du territoire et il a largement contribué à enrichir la loi du 4 février 1995.

Les voies de communication sont un facteur essentiel dans la concrétisation de cette politique d'aménagement du territoire.

Cette volonté de notre assemblée s'exprime à travers la demande d'élaboration ou de révision de schémas directeurs dans différents modes de transport, et vous avez bien voulu, madame le secrétaire d'Etat, rappeler l'importance que vous attachiez à ce point.

Cette volonté s'exprime également à travers la création de différents fonds de péréquation des transports terrestres, routiers, fluviaux ou ferroviaires.

Les excellents rapports que nous venons d'entendre sont le reflet de cette volonté d'affirmer l'importance que doivent jouer les transports dans la mise en œuvre de l'aménagement du territoire, un aménagement du territoire qui doit seulement consister à réduire les inégalités à l'intérieur de l'hexagone, mais aussi préparer l'entrée de notre territoire national dans l'espace européen.

Deux grands projets s'inscrivent parfaitement dans cette perspective : le TGV Est-européen et la liaison fluviale Rhin-Rhône.

S'agissant du TGV Est-européen, je voudrais vous remercier, M. Bernard Pons et vous-même, madame le secrétaire d'Etat, d'avoir à plusieurs reprises affirmé très clairement le caractère prioritaire de cette réalisation parmi les grands chantiers européens.

En revanche, je regrette un peu les doutes qui ont été émis ici ou là, doutes que reflète le rapport de M. Berchet, à propos du TGV Est-européen, qui serait le moins transeuropéen de tous les projets.

Dois-je rappeler que sa construction est indispensable pour que le quart nord-est de notre pays ne reste pas la seule partie du territoire à ne pas être irriguée par une liaison TGV ? En outre, cette liaison, qui n'aurait pas le Rhin comme terminus,...

**M. Hubert Haenel.** Absolument !

**M. Daniel Hoeffel.** ... constituerait un point de passage vers l'une des zones de l'Europe les plus denses démographiquement et économiquement, en l'occurrence l'Allemagne du sud. C'est la raison pour laquelle les gouvernements ont pris l'engagement d'assumer, à raison de 60 p. 100, le financement de ce projet et d'assurer un taux de rentabilité de 8 p. 100.

La déclaration d'utilité publique du projet doit être prononcée en mai 1996, l'enquête préalable étant déjà close. Je remercie Mme le secrétaire d'Etat d'assurer ainsi la continuité de l'action gouvernementale sur un projet de cette importance.

Je vous fais donc confiance, madame, pour que la liaison continue Paris-Strasbourg-Allemagne, sans maillon manquant, soit réalisée dans les délais requis.

Le deuxième projet que je voudrais rapidement évoquer est la liaison fluviale Rhin-Rhône. Nombre d'engagements ont été pris depuis cinquante ans à cet effet, généralement au plus haut niveau de l'Etat. Mais trop de scepticisme s'est exprimé et s'exprime encore quant à notre capacité de réaliser cette liaison dans notre pays où, hélas ! la voie navigable apparaît trop souvent comme une mal-aimée, alors que la France, rappelons-le, a été, au cours du siècle dernier, un précurseur en la matière.

Aussi faut-il se réjouir que l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire ait créé les conditions de la réalisation effective et, je le crois, irréversible de cette liaison et qu'il ait aussi prévu les conditions de son financement.

Je salue également la continuité de l'action gouvernementale concernant la création de la SORELIF Saône-Rhin. Madame le secrétaire d'Etat, n'avez-vous pas déclaré à ce sujet « qu'il ne fallait pas douter de la volonté du Gouvernement dans cette affaire » ?

Je remercie par ailleurs notre collègue Jacques Braconnier d'avoir réaffirmé qu'il s'agissait d'un dossier clé pour l'aménagement du territoire. Il le défend, lui aussi avec une grande continuité, et cela depuis quinze ans, je puis en témoigner.

Les arguments en faveur de la réalisation de cette liaison ne manquent pas. Je voudrais en rappeler deux.

En premier lieu, l'espace européen s'étend vers l'est. Ne laissons pas la France se marginaliser par rapport à cette ouverture vers l'Europe centrale et vers l'Europe de l'Est. L'axe Rhin-Main-Danube doit naturellement trouver sa continuité dans la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

L'augmentation nette du trafic sur l'axe Rhin-Main-Danube est pour nous un encouragement supplémentaire, et elle démontre que la voie navigable, loin d'être une voie désuète, une voie du passé, reste plus que jamais une voie d'avenir en Europe.

En second lieu, ce mode de transport est le moins polluant. Faut-il rappeler la saturation que connaissent les voies routières du couloir rhodanien et du couloir rhénan ? Un seul convoi poussé - notre collègue Jacques Braconnier le souligne dans son rapport - remplace deux cent vingt camions de vingt tonnes.

De surcroît, il est démontré, exemples à l'appui, que l'on peut parfaitement concilier l'aménagement d'une liaison de grand gabarit et le respect scrupuleux de l'environnement.

Madame le secrétaire d'Etat, pas plus que quiconque ici, je ne mésestime les contraintes de la rigueur qui, en raison du contexte national, pèsent sur le budget des transports.

Cependant, en période de crise, et probablement plus en période de crise qu'en période de prospérité, il faut garder des objectifs ambitieux pour l'avenir d'un pays. Des projets comme ceux que je viens d'évoquer sont porteurs d'avenir dans une France qui doit tenir sa place en Europe.

La réalisation de tels projets exige des moyens mais aussi et surtout de la volonté. Je vous fais confiance, madame le secrétaire d'Etat, pour défendre et faire avancer ces projets avec l'énergie et la détermination que nous vous connaissons. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

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

**M. Claude Billard.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, comment aborder en cinq minutes l'ensemble des crédits des transports terrestres, qui concernent les routes, les autoroutes, les voies navigables, les chemins de fer et les transports en commun, sujets qui sont pourtant cruciaux pour le développement économique et social de la nation ?

Une fois encore, la majorité de droite cherche à faire taire la voix de ceux qui s'opposent résolument à la politique menée par le pouvoir qu'elle soutient bec et ongles, en dépit des aspirations légitimes des usagers et des salariés des transports.

Cela étant dit, on peut juger de la qualité des interventions budgétaires en appréciant le volume des crédits autant que leur utilisation.

En ce qui concerne leur volume, les crédits affectés au budget des transports terrestres devraient connaître l'an prochain un nouveau recul de 1,2 p. 100 en francs constants, recul à peine compensé par l'importance croissante des dotations extrabudgétaires issues de divers fonds censés être consacrés au développement des transports dans notre pays.

Il convient cependant de relativiser cet aspect des choses puisque les moyens de paiement inscrits au budget s'élèvent à 44,6 milliards de francs et que les apports des principaux fonds en question, qui sont le FITTVN, le Fonds d'intervention des transports terrestres et voies navigables, et le FARIF, le Fonds d'aménagement de la région d'Ile-de-France, dont les ressources comportent tout de même une part d'incertitude, ne représenteront que 1,5 milliard de francs.

Quand on sait que l'achèvement du programme TGV nécessiterait la mobilisation de 450 milliards de francs, le volume des crédits budgétaires destinés pour 1996 à l'ensemble des transports terrestres reste donc très en deçà de l'effort national qu'il faudrait consacrer au développement de l'activité de transport sur l'ensemble du territoire. Pourtant, on vient de le rappeler, le transport est une activité structurante essentielle à toute politique cohérente d'aménagement du territoire.

Sans transport, il n'y a pas d'activité économique réelle ; j'en veux pour preuve la grève légitime des salariés des transports, qui n'aurait pas de raison d'être si le Gouvernement faisait ce qu'il doit faire en faveur de ce secteur de notre économie et de ses salariés.

N'en déplaise à certains, c'est en quelque sorte le fait de modifier la localisation des biens matériels qui fait que le marché existe. Par conséquent, le transport est un bien social collectif qu'il convient de valoriser par une politique publique bien plus dynamique qu'elle ne l'est actuellement.

Nous sommes évidemment partisans de développer la cohérence et les indispensables synergies entre les différents modes de transport de marchandises et de voyageurs, mais cela suppose de voir loin et d'envisager les investissements sur le long terme.

Depuis quelques années, on nous parle beaucoup d'intermodalité, d'amélioration de la complémentarité entre la route et le rail, mais, en définitive, pour l'essentiel, tout cela reste à faire.

La distorsion de concurrence qui existe en faveur de la route - donc au détriment du rail - ne fait que se creuser, au mépris des équilibres économiques, sociaux et même écologiques, et cela dans l'unique but de permettre aux entreprises de gérer leurs stocks de marchandises et de travailleurs « à flux tendus » pendant qu'elles consacrent prioritairement les profits ainsi réalisés à la spéculation financière.

On a même entendu, la semaine dernière, MM. Marini et Arthuis se prononcer dans cet hémicycle pour une taxation plus importante du gazole qui épargnerait les poids lourds, alors que, je le rappelle, le volume du trafic routier de marchandises augmente de 10 p. 100 par an,

au point de saturer pratiquement le réseau pendant plusieurs heures en ses points névralgiques et aux abords des agglomérations.

Comme ceux qu'avaient préparés les précédents gouvernements, et malgré le saupoudrage prévu pour payer simplement les frais financiers inhérents à la dette de la SNCF, ce budget fait délibérément le choix de la route contre le rail et risque, de surcroît, par son insuffisance, de fragiliser encore un peu plus les régions qui sont le plus en difficulté.

Nous refusons le contrat de plan que le Gouvernement a préparé avec les services de la direction de la SNCF parce qu'il implique le démantèlement progressif de l'entreprise publique, la privatisation de ses centres de profits, la liquidation de ses activités périphériques et la remise en cause définitive du statut du personnel et du régime spécial de protection sociale dont bénéficient les cheminots.

Nous refusons la régionalisation des transports ferroviaires que le contrat de plan prévoit, suivant l'initiative de notre collègue M. Haenel, et qui se traduirait, à terme, par la fin de la péréquation tarifaire, une nouvelle augmentation des impôts locaux et, en définitive, la suppression de milliers de kilomètres de lignes secondaires.

Il est nécessaire de relancer la politique des transports collectifs dans ce pays, car ceux-ci coûtent quatre fois moins cher à la collectivité que les transports individuels et permettent d'améliorer la qualité et les conditions de vie de la population, ainsi que son environnement.

Au lieu, par exemple, de réduire la participation de l'Etat au financement des transports parisiens, nous proposons d'étendre progressivement une telle participation à l'ensemble des agglomérations de nos régions, afin que soient réalisés les équipements qui leur sont nécessaires.

C'est, en toute logique, pour l'ensemble de ces raisons que les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen voteront contre les crédits budgétaires affectés aux transports terrestres pour 1996, crédits qui ne correspondent pas à l'intérêt général, et surtout pas à celui du service public. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain et citoyen, ainsi que sur les travées socialistes.*)

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

**M. Gérard Roujas.** Le budget que vous nous proposez, madame le secrétaire d'Etat, en ce qui concerne les transports terrestres, et plus particulièrement les routes, n'est pas un bon budget.

En effet, les crédits consacrés aux transports terrestres s'élèvent à 7,22 milliards de francs en autorisations de programme et à 52,83 milliards de francs en crédits de paiement, soit une diminution, par rapport à 1995, respectivement de 8,6 p. 100 et de 0,1 p. 100.

S'agissant du budget des routes proprement dit, si les moyens de paiement augmentent de 7 p. 100, les moyens d'engagement diminuent, eux, de 6 p. 100.

Il convient, certes, d'ajouter la dotation du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, qui s'élèvera, si les prévisions de recettes sont bonnes, à 1,65 milliard de francs pour le réseau routier national.

On peut regretter que ce fonds, qui ne devrait financer que des actions nouvelles, serve en partie au financement d'opérations inscrites auparavant, ce qui correspond à un dévoiement de l'esprit qui a présidé à sa création. Il s'agit, en fait, d'une débudgetisation.

Cette stagnation des crédits est d'autant moins justifiée que la fiscalité sur les concessions d'autoroutes est alourdie et que la taxe en question rapportera 2 milliards de francs à l'Etat.

Je crains, à ce propos, que nous ne nous dirigeons vers une augmentation des tarifs des péages, qui, dans certains cas, posent déjà des problèmes; j'y reviendrai dans un instant.

Les crédits consacrés à la sécurité et à la circulation routières diminuent aussi bien en francs constants qu'en francs courants. Or, il reste de nombreux points noirs à résorber sur notre réseau national.

Après les nombreuses annulations de crédits opérées par la loi de finances rectificative, on ne peut guère s'attendre à une amélioration dans ce domaine.

En ce qui concerne la sécurité, le fait d'augmenter l'arsenal répressif ne doit pas occulter la nécessité d'une politique de prévention et d'éducation. L'intensification de l'éducation en milieu scolaire me semble indispensable.

Je ne peux aborder le budget de la route sans faire un historique de ce qui s'est passé à cet égard dans notre pays pendant les trente ou quarante dernières années.

Tous les contribuables de notre pays ont participé à l'équipement autoroutier d'une partie du territoire.

C'est ainsi que l'Ile-de-France a été dotée d'un réseau autoroutier en grande partie payé par l'impôt, réseau à faire pâlir d'envie les citoyens des régions laissées pour compte. Elles ont tout de même participé, comme les autres, à l'effort national.

Le parisianisme des décideurs a accentué les déséquilibres entre la région capitale et la province, déséquilibre qui, malgré la volonté de certains de vos prédécesseurs, madame le secrétaire d'Etat, n'est toujours pas résorbé aujourd'hui.

Qu'on le veuille ou non, c'est l'ensemble des contribuables de ce pays qui a permis aux Franciliens d'accéder gratuitement à la capitale par le réseau autoroutier. Il n'y a rien de plus normal que de pouvoir se rendre à son travail dans les meilleures conditions, mais, dans ce domaine, tous les citoyens ne sont pas traités de la même manière.

Ainsi, je constate que ma région, Midi-Pyrénées, n'a pas bénéficié, loin s'en faut, d'un tel traitement. Cette région n'en finit pas de courir après un désenclavement routier faute duquel toute politique d'aménagement du territoire est vouée à l'échec.

Ma démonstration ne sera pas exhaustive; je pense, en particulier, à la transversale Lyon-Toulouse, liaison indispensable à un aménagement du territoire cohérent et qui ne saurait se concevoir sans sa prolongation vers l'Espagne.

Peut-on, enfin, espérer un avancement du programme de liaison de l'A 64 vers le Val d'Aran par Saint-Béat?

Peut-on espérer la réalisation du tunnel de Salau?

Où en sommes-nous du projet de barreau entre l'A 64 et l'A 61 et de celui du piémont pyrénéen reliant le Comminges à Saint-Girons?

Je ne parlerai pas de certains itinéraires, tels que la RN 124, entre Toulouse et Auch, ou la RN 126, entre Toulouse et Castres, qui auraient pourtant mérité un examen particulier.

Je vous l'ai dit voilà quelques instants, les citoyens de ce pays ne sont pas tous traités de la même manière.

Il est certain que l'on a tenté de résorber les déséquilibres, mais on le fait aujourd'hui en faisant payer l'usager.

Où est la solidarité dans tout cela ?

Les citoyens de régions comme la mienne n'étaient-ils pas en droit d'attendre de la part de l'ensemble de la communauté nationale un juste retour des choses ?

Pour ne parler que des autoroutes, que l'usager acquitte un péage lorsque celles-ci sont construites pour assurer les liaisons entre différentes villes, je ne le conteste pas, c'est le principe même de la concession, mais qu'il soit obligé d'acquitter un péage pour entrer dans une agglomération afin de se rendre quotidiennement à son travail, cela je ne l'accepte pas, et je ne suis pas le seul.

Il y a pire. Dans le cas que je vais évoquer, ce même usager devra acquitter un péage pour emprunter une voie en grande partie réalisée grâce aux deniers des contribuables. Je veux parler, vous l'avez compris, madame le secrétaire d'Etat, de l'actuelle voie de dégagement sud-ouest de Toulouse, qui relie la ville au futur tronçon de l'A 64, entre Roques-sur-Garonne et Muret.

Sur cette voie de dégagement, qui existe déjà et que les usagers empruntent gratuitement depuis de nombreuses années, les mêmes usagers devront bientôt acquitter un péage sans qu'il leur soit offert une véritable alternative. C'est une première en France, et une première à double titre, car, d'une part, on installera un péage sur une voie existante et, d'autre part, ce péage sera situé à huit kilomètres seulement du cœur de la ville.

Où est la justice ? Où est l'équité ?

J'ai déposé, voilà un an, une proposition de loi tendant à rendre gratuites les autoroutes urbaines. Encore une fois, il s'agissait de mettre les citoyens sur un pied d'égalité. Il n'y a pas de raison, en effet, que l'on puisse entrer dans Paris gratuitement alors qu'on entrerait dans Toulouse en payant.

J'aimerais, madame le secrétaire d'Etat, connaître votre point de vue sur cette proposition. Par ailleurs, j'attends du Gouvernement une prise de position ferme qui permette de résoudre les problèmes que je viens d'évoquer.

Sous tous les gouvernements, j'ai toujours soutenu le principe d'équité. Je regrette beaucoup que certains de mes collègues parlementaires n'aient pas fait de même.

Pour toutes ces raisons, vous le comprendrez, madame le secrétaire d'Etat, le groupe socialiste votera contre ce projet de budget. *(Applaudissements sur les travées socialistes et sur celles du groupe communiste républicain et citoyen.)*

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

**M. Bernard Joly.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la paralysie dans laquelle est tenue la France montre, s'il en était besoin, la nécessité pour un pays doté d'un réseau de communications performant et fiable.

Compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, le projet de budget que vous nous présentez, madame le secrétaire d'Etat, en ce qui concerne les transports terrestres, est maintenu au niveau qu'il avait atteint en 1995, et qui marquait déjà une progression par rapport à l'année précédente.

Je m'en félicite, car sont réformés les quatre axes principaux dégagés en 1995 et, parmi ceux-ci, la modernisation et l'adaptation du réseau ferroviaire. C'est sur ce volet que portera mon intervention.

La Haute-Saône, dont je suis l'élu, s'inscrit dans l'ensemble régional de Franche-Comté. Il convient de renforcer et d'intégrer les structures de cette entité pour être en mesure de l'articuler au puissant arc démographique européen qui va de l'Allemagne à la plaine lombarde.

Les aménagements doivent, en priorité, concourir au désenclavement : un département enclavé est un département condamné, madame le secrétaire d'Etat !

Dans le contrat de plan Etat-région pour la période allant de 1994 à 1998 figurent six priorités, dont une seule pour le transport ferroviaire, le TGV Rhin-Rhône. Sa première tranche devrait être mise en service en 2003.

En mai dernier, le Gouvernement a arrêté son choix du fuseau de la première phase Mulhouse-Dijon. Depuis, rien n'a été décidé sur la suite logique et immédiate attendue, à savoir la part de financement des études d'avant-projet sommaire, alors que les trois régions concernées avaient aussitôt dégagé les crédits correspondant à leur participation.

A Besançon, la mission SNCF Rhin-Rhône n'accueille plus les ingénieurs et cadres qui devaient s'engager sur les études d'avant-projet sommaire. Au 1<sup>er</sup> janvier 1996, faute d'ouvrage, elle devra se mettre en hibernation.

L'inquiétude est grande car, récemment, certaines de vos déclarations concernant la poursuite du programme TGV ont été rapportées, dans lesquelles je ne trouve pas trace du projet qui me préoccupe. J'ose espérer que la relation de vos propos n'est pas exacte.

Ce TGV Rhin-Rhône est une pièce maîtresse de l'architecture du schéma « Franche-Comté 2005 ». Toute accentuation nouvelle du retard déjà pris est économiquement et socialement catastrophique pour la région, dès aujourd'hui pour le nord de la Franche-Comté, qui est tributaire de la première phase et toujours enclavé, et dès demain, pour le bas, irrigué par l'indispensable branche sud.

Je souhaite donc, madame le secrétaire d'Etat, connaître les intentions et les engagements du Gouvernement à cet égard.

Le deuxième sujet de préoccupation des Hauts-Saônois c'est l'avenir immédiat de la ligne Paris-Bâle. Les cinq présidents des conseils régionaux du Grand-Est se sont prononcés pour que son maintien et sa modernisation soient inscrits dans le troisième contrat de plan Etat-SNCF.

Cette ligne est la seule structure desservant la Haute-Saône. C'est un axe vital, une véritable épine dorsale. Elle répond aux besoins du département en termes d'aménagement et de développement du territoire.

Le trafic actuel est de six trains par jour en direction de Paris ou de Belfort, à quoi s'ajoute un fret important. C'est ainsi que Peugeot-Vesoul, qui emploie 2 800 salariés, génère un trafic de 10 000 wagons par an.

D'autres entreprises fortement exportatrices, telles que le groupe Parisot, les Tréfileries de Conflandey, pour ne citer que celles-là, sont utilisatrices de cet axe ferroviaire.

Comment l'emploi industriel et tertiaire ne serait-il pas affecté, à terme, si l'avenir de cette ligne est hypothéqué ? De plus, la plate-forme multimodale, l'une des dix du territoire, pourrait également être remise en cause.

Je souhaite également connaître, madame le secrétaire d'Etat, la position du Gouvernement sur l'évolution technique de la desserte et du cadencement de la ligne 4, notamment pour Vesoul.

Néanmoins, je ne voudrais pas conclure sans évoquer la liaison routière Langres-Vesoul – plus précisément, l'absence de voie de communication satisfaisante – dans le cadre de l'aménagement du territoire dont l'objet est le désenclavement des zones mal irriguées. L'une des priorités du département de la Haute-Saône est la réalisation d'une voie autoroutière Vesoul-Langres.

Peut-on espérer, madame le secrétaire d'Etat, voir inscrire cette liaison dans le schéma national dans un avenir proche ? Il y va de la survie de ce département fragile. En effet, l'avenir ne peut s'envisager qu'avec un réseau ferroviaire et routier au maillage sans zone d'ombre. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, du RPR, de l'Union centriste et des Républicains et Indépendants.*)

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

**M. Hubert Haenel.** En ce 5 décembre 1995, au terme d'une journée quelque peu froide et neigeuse, alors que la France s'engue et s'empêtre, alors que les Français souffrent sur des routes encombrées, pourquoi, madame le secrétaire d'Etat, ne parlerions-nous pas d'avenir ?

**M. Philippe Marini.** Très bien !

**M. Hubert Haenel.** Avenir d'un réseau ferroviaire dont la construction est liée au développement de la France, avenir des savoir-faire français, avenir d'une industrie ferroviaire française, avenir d'une technique au service de l'homme, avenir d'une grande entreprise publique, avenir des cheminots, avenir d'un réseau conçu comme un instrument puissant d'aménagement et de développement du territoire national.

Parlons donc d'avenir !

Ma première question ne vous étonnera pas, madame le secrétaire d'Etat, car elle s'inscrit dans le prolongement des excellents propos que vient de tenir mon collègue Daniel Hoeffel. Vous le savez, les Alsaciens sont têtus, comme les Bretons.

**M. Serge Vinçon.** Et comme les Berrichons ! (*Sourires.*)

**M. Hubert Haenel.** Le Grand-Est, c'est-à-dire l'Alsace, la Lorraine, Champagne-Ardenne, un morceau de l'Île-de-France, la Bourgogne et la Franche-Comté, parce qu'il estime que l'avenir, c'est aussi l'accès au réseau à grande vitesse français et européen, attend du Gouvernement la confirmation de deux décisions.

L'une concerne le TGV Est-européen. Les habitants du Grand-Est attendent la confirmation publique écrite et solennelle de ce que vous et M. Bernard Pons avez eu l'occasion d'indiquer ici ou là et que je résumerai ainsi : l'Etat s'engage, quel que soit le montant de la contribution européenne, à garantir à la SNCF une rentabilité de 8 p. 100 de ses investissements, les travaux devant débuter en décembre 1997 ou en janvier 1998.

L'autre décision concerne le TGV Rhin-Rhône. L'Etat apportera, nous a-t-on dit, dès janvier 1996, sa contribution afin d'engager les études d'avant-projet sommaire, soit 16 millions de francs, cette somme pouvant être prélevée sur le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables. Gageons que nous aurons besoin de nos collègues Philippe Marini et Jean-Paul Delevoye et de bien d'autres encore !

Ma deuxième question, madame le secrétaire d'Etat, porte sur l'avenir du réseau ferroviaire régional.

Le transport ferroviaire ne se réduit pas au seul TGV, tant s'en faut. Le TGV ne couvre pas, et de loin, tous les besoins. L'avenir, dans ce domaine, c'est aussi le reste du réseau ferroviaire, ces réseaux complémentaires qui assurent le transport quotidien et de proximité que l'on qualifie souvent, à tort, de lignes secondaires ou de petites lignes. N'est-il pas, en effet, aussi important de pouvoir se déplacer facilement au quotidien pour se rendre de son domicile à son lieu de travail ou de sa résidence familiale au collège, au lycée ou à l'université, que d'emprunter occasionnellement les transports sur une longue distance et à grande vitesse ?

**M. Daniel Hoeffel.** Très juste !

**M. Hubert Haenel.** Quand nous nous sommes préoccupés de la situation de la SNCF, au début de l'année 1993 - un certain nombre de mes collègues ici présents faisaient partie de la commission *ad hoc* - qu'avons-nous constaté ? Si, je le rappelle aujourd'hui, c'est parce que, en quelques sorte, nous avons eu tort d'avoir raison !

Nous avons observé, en effet, le divorce grandissant entre l'entreprise SNCF et les usagers du service public, entre l'entreprise SNCF et les élus des régions et les maires. Défait d'entretien des infrastructures, fermetures de gares et de guichets, réduction de l'offre de transport comme peau de chagrin, déshumanisation des relations avec les voyageurs, raréfaction et éloignement du train dans la vie quotidienne : face à toutes ces évolutions, pouvions-nous laisser la situation se dégrader sans réagir ?

Non ! Continuer à protester et à subir ne servait plus à rien. La machine technique et comptable inexorablement, taillait dans le vif. D'où l'idée qu'il convenait de rapprocher les usagers des élus. A cet égard, M. Billard comprendra peut-être un peu mieux le sens de cette démarche quand il aura pris connaissance des propositions que nous avons formulées et que je vais lui faire parvenir.

Nous avons donc imaginé que l'interlocuteur unique de la SNCF sur le terrain, en région, serait le conseil régional, qui deviendrait l'autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux et l'autorité fédératrice des autres modes de transport en zone rurale suburbaine et urbaine, tout cela en liaison avec les autres autorités organisatrices existantes.

Nous estimions que cette démarche permettrait d'avoir une approche fine des besoins en transports quotidiens, préalable à une irrigation que l'on pourrait qualifier de capillaire du territoire dans une conception multimodale.

Votre prédécesseur, M. Bernard Bosson, originaire d'une région, Rhône-Alpes, où le transport ferroviaire joue un grand rôle dans l'aménagement du territoire, a demandé à un groupe d'examiner l'idée et de lui proposer des solutions, d'où ces douze propositions pour un renouveau du service public, Régions-SNCF, que nous avons formulées en avril 1994.

Nous pensions que, compte tenu de la complexité du problème, des *a priori* des uns, des habitudes des autres, nous ne pouvions pas appliquer une telle réforme sans passer par une phase d'expérimentation : expérimenter pour tester, convaincre puis, le cas échéant, étendre.

L'idée a fait son chemin. L'ANER (l'association nationale des élus régionaux), sous la houlette de M. Douset, président du conseil régional du Centre, travaille sur un audit tripartite associant l'Etat, les conseils régionaux et la SNCF.

Quelques régions se préparent aux expérimentations. Toutes les conditions pour lancer et réussir celles-ci me paraissent réunies sauf une : il y a en effet une sorte de manque de confiance dans les engagements que prendrait l'Etat. Mes collègues conseillers généraux se demandent s'il ne s'agit pas d'un marché de dupes.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, dont l'un des auteurs, mon collègue et ami Daniel Hoeffel est présent aujourd'hui, a repris cette idée dans son article 67.

Comme vous venez de le réaffirmer, madame le secrétaire d'Etat, le projet de contrat de plan permet de passer à la phase expérimentale.

Voilà donc une réforme réfléchie et testée, mais encore faut-il, comme je vous l'ai écrit au début de cet été et à nouveau au mois de septembre, respecter la lettre et l'esprit de cette réforme. Nous allons nous y employer.

Il s'agit, là encore, d'envisager l'avenir, de le préparer, de l'assurer, mais dans la transparence et grâce à une contractualisation négociée. Je vous fais personnellement confiance, madame le secrétaire d'Etat, mais tant de dysfonctionnements existent au sein de certaines administrations !

La troisième question d'avenir, madame le secrétaire d'Etat, touche aux racines de la crise que nous vivons actuellement et aux moyens de s'en sortir.

La crise qui secoue actuellement la SNCF est grave pour notre pays. Nous ne pouvons admettre que la France voie son activité économique au bord de la paralysie et que la vie quotidienne de centaines de milliers de nos compatriotes soit malmenée comme elle l'est actuellement.

**M. Philippe Marini.** Ils sont pris en otage !

**M. Hubert Haenel.** Il est indispensable que le Gouvernement et les responsables de la SNCF dénouent rapidement cette crise, et nous devons les y aider. Mais, pour y parvenir, encore faut-il en comprendre les causes.

A vrai dire, pour un observateur lointain de la France, cette crise a un aspect surréaliste.

Qui, aujourd'hui, peut nier que le transport ferroviaire doit avoir un grand avenir dans des sociétés développées et urbanisées telles que la nôtre ? Environnement, sécurité, qualité de la vie quotidienne et maîtrise de l'usage de la voiture particulière sont autant de raisons qui militent en faveur du train. En outre, celui-ci est particulièrement adapté pour l'échange des biens et des personnes à l'échelle de l'Europe.

J'ai d'ailleurs pu constater, dans le cadre des travaux accomplis par la commission sénatoriale en 1993, travaux qui auront eu le mérite de tirer le signal d'alarme et de crier casse-cou, mais en vain, que tous les courants politiques de ce pays étaient unanimes pour reconnaître l'importance et l'utilité du transport ferroviaire.

Voilà donc un pays moderne, fier de l'exacitude légendaire de ses trains - du moins lorsque nous préparions notre certificat d'études primaires - et de son TGV. Une majorité écrasante de nos concitoyens reconnaît la nécessité d'un transport public de qualité, limitant l'usage de la vitesse. Aucune force politique, à ma connaissance, ne nie la qualité des réalisations de la SNCF, même si, depuis quelques années, elle donne des signes préoccupants d'un éloignement des besoins des usagers - je citerai pour mémoire SOCRATE, le déficit de la qualité et le ralentissement du trafic fret.

Pourtant, les cheminots sont massivement en grève. De tous côtés, on parle de la crise de la SNCF.

Je crois en effet que la SNCF traverse une grande crise, qui a débuté voilà plusieurs années. A ma modeste place, j'ai essayé de comprendre les usagers, les élus, l'entreprise et les cheminots. Ce sujet m'a en effet passionné. En outre, il est important que des parlementaires prennent le temps d'aller au fond d'un dossier pour comprendre ce qui fait aujourd'hui la vie de nos concitoyens, leurs inquiétudes, leurs difficultés, mais aussi leurs espoirs.

Aujourd'hui, pour le grand public, le conflit a deux dimensions : le contrat de plan et le régime de retraite. Il est clair que le courant passe assez mal entre l'établissement public et son personnel. Il est de la responsabilité

du Gouvernement et de notre assemblée de contribuer à calmer les esprits, en proposant des voies de sortie de cette crise.

Deux méthodes sont possibles. La première, qui est la méthode forte - ça passe ou ça casse - ne me paraît pas la bonne voie. Une autre voie s'offre à nous ; c'est celle qu'a rappelée dimanche soir le Président de la République.

C'est la voie du courage et de la fermeté, mais aussi celle où l'on se donne du temps pour écouter, dialoguer et expliquer. Urgence oui, précipitation non !

C'est celle que nous pourrions recommander, car j'ai la conviction que, derrière ces deux questions qui cristallisent le conflit, à savoir le contrat de plan et le régime de retraite, se profile une autre question en amont, dont personne ne parle, mais qui, au fond, préoccupe les cheminots et les usagers : quel est l'avenir du transport ferroviaire en France et, ajouterai-je pour une part, en Europe ?

L'Etat, en prenant en charge 37 milliards de francs de la dette, a-t-il trop donné, comme le dit Bercy, pas assez, comme le dénoncent les syndicats, ou a-t-il été réaliste, comme l'affirme le président de la SNCF ? A vrai dire, je n'en sais rien.

Cette somme doit être considérée au regard des objectifs que la France se fixe à l'égard de son transport ferroviaire, de son industrie ferroviaire, du savoir-faire ferroviaire français que nous exportons, le tout dans un contexte financier particulièrement difficile.

J'aurais tout lieu de penser que les experts ont établi un mauvais contrat de plan, mais je n'ai aucune raison de le faire.

En revanche, je constate que le débat sur le rôle du transport ferroviaire n'a eu lieu ni avec les représentants des usagers ni avec la représentation nationale. Selon que le pays aura ou non une grande ambition ferroviaire, qui est, je crois, nécessaire, les équilibres du contrat paraîtront plus pertinents.

A vrai dire, monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je crois que dans ce dossier, comme dans bien d'autres, nous souffrons d'une surévaluation de la dimension technique, pour ne pas dire technocratique, et d'un déficit de politique. Et cela ne date pas d'hier ! Nous voulons parvenir trop vite « aux bonnes solutions techniques », sans passer par le débat politique et social. Ne faut-il pas, à temps, à contretemps et sans cesse, écouter, comprendre, expliquer et puis décider ? La confiance, qui fait tant défaut aujourd'hui, se fonde sur la clarté, la vérité, la responsabilité partagée et le dialogue.

Quel est le rôle de l'Etat ? Dans le domaine des transports, il est déterminant. L'Etat doit jouer pleinement son rôle d'arbitre et de régulateur. Les transports publics de personnes comme ceux de marchandises ne peuvent obéir à la seule loi du marché.

Dans ce domaine, comme dans bien d'autres, les réformes sont indispensables. Nous ne pouvons les éluder, notamment à la SNCF. Mais toute réforme qui semble remettre en cause tant et tant de choses doit être présentée et ressentie comme une réforme pour les Français et avec les Français.

Je sais que vous vous y employez, madame le secrétaire d'Etat, avec toute votre conviction et toute votre détermination.

Si nous leur parlons d'avenir, ce doit être d'un avenir à leur portée. Alors ils admettront que les choses ne seront plus jamais comme avant et que les réformes, loin d'être synonymes de régression, sont l'indispensable voie du progrès et d'un avenir partagés.

Avoir de l'avenir? La France en a, et ô combien! Avoir de l'avenir, c'est aussi redonner un sens à l'économie, à la technique, aux métiers, à la vie, un sens, tout simplement, à la place de l'homme dans notre société.

Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il nous faut mobiliser les énergies d'un peuple prêt à accepter le changement, les réformes et les efforts partagés si ceux-ci ont un sens et sont porteurs d'avenir. A nous de nous y employer! (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certains travées du RDSE.*)

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

**M. Léon Fatous.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, contrairement aux dires de certains rapporteurs, j'affirme que le budget consacré aux transports terrestres va à l'encontre d'un aménagement du territoire dont M. Pasqua, en son temps, à grand renfort médiatique, faisait une priorité de cette fin de siècle. Souvenons-nous de la grande manifestation qui s'est tenue à Poitiers en février 1993. Nous savons ce qu'il est advenu du projet.

S'agissant du budget des transports, les autorisations de programme s'élèvent à 7,221 milliards de francs et les crédits de paiement à 52,863 milliards de francs, soit une diminution respective de 8,6 p. 100 et de 0,1 p. 100.

Pour la seconde année, on constate un désengagement de l'Etat en matière de transports qui, une fois de plus, est compensé par les dotations du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, ce qui permet au gouvernement Juppé de dire que ce budget augmente de 3,7 p. 100.

Ce désengagement de l'Etat est préoccupant, compte tenu des besoins en matière d'infrastructures, qui sont évalués à 60 milliards de francs pour le réseau routier et à plus de 50 milliards de francs pour le schéma directeur des voies navigables. Et que dire de ceux de la SNCF, qui constitue, bien sûr, un problème d'actualité!

En fait, il apparaît qu'aucune réflexion n'a été et n'est clairement menée sur ce sujet. L'Europe a abandonné l'idée du lancement d'un grand emprunt communautaire. Le recours à des capitaux privés a montré ses limites dans le cas d'Eurotunnel.

S'agissant des dettes de la SNCF, l'Etat a annoncé une reprise partielle, à concurrence de 37 milliards de francs - vous l'avez confirmé, madame le secrétaire d'Etat, devant la commission des affaires économiques le 28 novembre dernier - dont 25 milliards de francs au début de 1996 et 12 milliards de francs en fin d'année. Mais le Gouvernement n'a toujours pas dit comment il comptait financer les infrastructures à venir, c'est-à-dire le TGV Est-européen, dont il a beaucoup été question aujourd'hui, et le TGV-Méditerranée.

L'apport de fonds publics demeure donc inévitable et indispensable. Mais, pour qu'il soit efficace, encore faudrait-il rechercher une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport et non raisonner en termes de concurrence. La SNCF doit pouvoir travailler en liaison avec les transports routiers mais aussi avec les transports aériens.

Il est grand temps d'introduire un peu de synergie entre l'ensemble des différents modes de transport, au cœur même de la politique d'aménagement des territoires, et ce afin de définir des priorités et des moyens.

Les concours de l'Etat à la SNCF ont été calculés sur la base du contrat de plan 1990-1994, le nouveau contrat de plan n'étant toujours pas signé. Ce retard ne peut qu'être préjudiciable à cette entreprise, qui connaît, comme vous le savez, de graves difficultés.

Pour 1996, ces concours atteignent 37,032 milliards de francs et représentent 84 p. 100 du total des crédits alloués aux transports terrestres. A propos de ce contrat de plan, assisterons-nous à un contrat de dupes?

Examinons, tout d'abord, la situation financière. Le chiffre d'affaires de la SNCF a atteint 54 milliards de francs en 1994. L'excédent brut d'exploitation a représenté 7 milliards de francs, soit une hausse de 20 p. 100 par rapport à l'année précédente. En revanche, une perte nette de 8,2 milliards de francs a été enregistrée. En effet, les charges de capital se sont alourdies. L'endettement total a atteint 155 milliards de francs en 1994.

En 1995, la SNCF escomptait un excédent brut d'exploitation de 9,1 milliards de francs et une progression du chiffre d'affaires de 12,5 p. 100. Mais un déficit de 14 milliards de francs est cependant attendu du fait des charges financières. L'endettement total devrait donc atteindre 175 milliards de francs à la fin de 1995.

En matière d'emploi, nous constatons une baisse des effectifs. La SNCF prévoit 6 800 départs naturels en 1995, qui ne seront pas compensés par les 2 400 embauches prévues. Au total, 4 600 emplois sont supprimés.

En 1995, 177 900 agents travaillaient à la SNCF, contre 245 750 en 1984. En dix ans, la SNCF a perdu 68 000 emplois. Ainsi, au cours de la même décennie, alors que ses effectifs chutaient, le montant de sa dette a plus que doublé, tandis que ses recettes sont restées stables.

Bien entendu, les personnels de la SNCF sont inquiets. Ils craignent que le contrat de plan ne se traduise par un éclatement de l'entreprise, une reprise de la dette insuffisante et de nouvelles suppressions d'emplois. Ils craignent aussi que la SNCF ne soit plus en mesure d'assurer ses missions de service public. Leur crainte paraît d'autant plus justifiée que leur statut risque d'être remis en cause.

Après l'annonce par Alain Juppé de son plan de réforme de la protection sociale, les cheminots craignent une remise en cause de leur régime de retraite. De cela, ils ne veulent pas entendre parler.

Par ailleurs, leur inquiétude est d'autant plus grande que règne la cacophonie au sein du Gouvernement.

Tout récemment, madame le secrétaire d'Etat, vous déclariez: « Pas question de toucher au statut d'entreprise publique de la SNCF, ni au statut des cheminots, qui comprend, en particulier, la sécurité de l'emploi et un régime de retraite spécifique. »

Le jour même, vous étiez contredite par M. Jacques Barrot, ministre du travail et des affaires sociales, qui disait: « J'ai confié à une commission présidée par Dominique Le Vert le soin de mettre au clair les perspectives d'évolution des régimes spéciaux. »

Et M. Bernard Pons de poursuivre, à l'Assemblée nationale, toujours le 28 novembre, en donnant raison d'abord à vous-même: « Il n'est pas question de toucher, de près ou de loin, au statut de la SNCF, ni de bouleverser le statut des cheminots », puis à M. Barrot: « La

commission Le Vert étudiera les moyens de consolider les régimes spéciaux de retraite, dont l'évolution ne saurait être que progressive. »

En un mot, il est acquis que les régimes de retraite seront modifiés.

A propos du contrat de plan, élection présidentielle oblige, M. Edouard Balladur n'a pas mené à terme les négociations sur ce contrat qui devait couvrir la période 1995-1999. Un an a été perdu, ce qui a mis encore plus en difficulté l'entreprise nationale.

Le contrat de plan à venir s'inscrit non seulement dans le cadre de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, à laquelle les cheminots sont très attachés car elle garantit, dans son article 18, la SNCF comme seul opérateur de chemin de fer en France, mais aussi - et c'est une nouveauté - dans le cadre de la directive européenne qui prévoit une séparation comptable des activités d'exploitant ferroviaire et de gestionnaire des infrastructures.

L'Etat est clairement désigné comme le responsable de l'infrastructure et la SNCF comme gestionnaire et exploitant de ces infrastructures.

Cette référence à la directive européenne est de toute première importance : elle inscrit l'avenir de la SNCF dans le cadre de la libération du rail européen et clarifie les responsabilités qui incombent, d'une part, à l'Etat et, d'autre part, à la SNCF. Désormais, il appartient à l'Etat de décider la création de nouvelles lignes, et sans doute d'en assurer la charge financière.

S'agissant du désendettement, le Gouvernement a présenté, le 20 novembre dernier, le mécanisme qu'il souhaite mettre en place.

Dans un premier temps, en 1996, l'Etat reprendra l'encours de dette de 37 milliards de francs, selon les modalités que j'évoquais en début de propos.

Par la suite, selon le principe du donnant, donnant, l'Etat reprendra la dette à sa charge en fonction des résultats obtenus par l'entreprise. Pour chaque franc d'actif cédé, un franc de dette sera repris au service annexé.

Le système retenu reprend le mécanisme appliqué lors du deuxième contrat de plan en 1990. Mais rappelons que, à cette époque, alors que l'endettement était moins important - il s'élevait à 101,8 milliards de francs au 31 décembre 1982 - l'Etat avait consenti à une reprise de dette supérieure puisqu'elle atteignait 40 p. 100 du montant global de la dette, contre 28 p. 100 aujourd'hui.

Par ailleurs, à cette époque, la SNCF avait obtenu pendant trois ans, de 1989 à 1991, un résultat net comptable de son exploitation positif.

Malheureusement, le plan Juppé n'offre aucune solution sur les financements à venir des infrastructures. Aux termes du décret du 9 mai 1995, la charge devait en incomber à l'Etat. Il n'y a rien d'exceptionnel à ce que celui-ci subventionne un réseau ferré. La Suisse y consacre 250 000 écus par an et par kilomètre, la Belgique 170 000 écus, les Pays-Bas 100 000 écus et la France 50 000 écus.

En tout état de cause, le silence du contrat de plan sur le financement des futures infrastructures nationales est inquiétant. C'est là un problème de fond, un problème structurel qui doit trouver une réponse. Il en est de même des fonds propres de la SNCF, qui sont, jusqu'à présent, dérisoires puisqu'ils s'élèvent à 10 milliards de francs.

Suivant les hypothèses retenues par le Gouvernement, les résultats d'exploitation devront s'améliorer de 4 milliards de francs à 9,2 milliards de francs au cours de la

durée du contrat. Ce serait une prouesse, quand on sait qu'en 1994 la SNCF a tout juste équilibré son exploitation !

Compte tenu de l'imprécision du contrat de plan, qui ne définit pas l'ensemble des paramètres fixant les charges et les recettes d'exploitation, on peut s'interroger sur les moyens à mettre en place pour obtenir ces résultats positifs, à moins que l'on ne mette en cause les missions de service public dévolues à la SNCF et que l'on ne poursuive une politique de « dégraissage » des effectifs.

En 1993, une commission d'enquête, présidée par M. Haenel, considérait que la réduction des effectifs intervenue entre 1983 et 1993 était à l'origine de « gains de productivité considérables », et que cette politique semblait aujourd'hui trouver ses limites.

Il ajoutait qu'une compression d'effectifs ne pourrait se poursuivre indéfiniment sans porter atteinte à la qualité du service et à la sécurité du transport.

Cela est d'autant plus dommageable que nous connaissons tous, localement, des manquements graves à la continuité du service public dus à un personnel insuffisant.

Parfois, les collectivités locales suppléent les manques de personnel en mettant à la disposition de la SNCF des personnes sous contrat emploi-solidarité, voire en prenant en charge certaines dépenses de maintien de l'environnement des gares.

En fait, le désendettement de la SNCF n'est abordé par le contrat de plan que dans une logique productiviste.

S'agissant de la régionalisation des transports, la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 a prévu la mise en place d'un dispositif expérimental sur cinq régions. A terme, la SNCF deviendra un prestataire de services des conseils régionaux.

Afin de permettre cette expérimentation, la contribution de l'Etat s'élèvera à 4,3 milliards de francs, soit le montant inscrit aujourd'hui dans le projet de loi de finances.

Cette contribution versée par l'Etat est insuffisante : on opère ce transfert alors que les services de transport ferroviaire régionaux sont déficitaires. Il faudrait au minimum un engagement supplémentaire de 1 milliard de francs.

Cette régionalisation s'accompagne également d'une libéralisation accrue de la politique tarifaire prévue par le contrat de plan.

C'est la voie ouverte à une véritable remise en cause du service public. Désormais, il n'y aura plus de péréquation tarifaire. C'est la fin de la continuité du service public et du principe d'universalité.

Enfin, les régions sont en droit de s'interroger sur le fait qu'elles auront, à terme, la responsabilité de faire fonctionner seules le réseau.

Comme l'a indiqué M. Bernard Pons à plusieurs reprises, le contrat de plan ne prévoit pas la fermeture de 6 000 kilomètres de lignes ferroviaires.

C'est vrai. Néanmoins, il prévoit que l'utilité de poursuivre l'exploitation des lignes à faible trafic fera l'objet d'un « examen spécifique » au cours du premier semestre de 1996.

Ainsi, dans les faits, si le contrat de plan reste en l'état, c'est bien à la fermeture de certaines lignes qu'on aboutira, d'autant que, si l'objectif est d'offrir « le meilleur service à l'utilisateur », il est précisé que cela doit se faire « dans les conditions économiques les plus avantageuses pour la collectivité ». C'est donc, à terme, la remise en cause du service public de la SNCF, laquelle répond désormais à

une logique de rentabilité ; c'est la faillite de l'Etat garant de l'intérêt général et du développement équilibré du territoire.

Il est prévu d'établir un schéma des transports ferroviaires au cours de l'année 1996. Malheureusement, ce rapport risque de se faire attendre puisque la définition du schéma national d'aménagement du territoire, qui conditionne celui du rail, a déjà pris du retard ; son achèvement n'est pas prévu avant le second semestre de 1996 !

M. Balladur et son ministre de l'intérieur, M. Pasqua, voulaient « inventer la France du XXI<sup>e</sup> siècle » lorsqu'ils présentaient devant le Parlement le projet de loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

M. Chirac et son Premier ministre, M. Juppé, voulaient combattre la fracture sociale. Avec ce contrat de plan, ils préparent la fracture territoriale.

Aussi, cela ne vous surprendra pas, madame le secrétaire d'Etat, le groupe socialiste ne votera pas le présent projet de budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - M. Claude Billard applaudit également.*)

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

**M. Georges Gruillot.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avec plus de 86 milliards de francs de dotations pour 1996, les projets de budget que nous examinons aujourd'hui jouent un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire, dans l'équipement du pays en infrastructures ou dans le soutien de secteurs économiques entiers, comme celui des travaux publics.

Il s'agit incontestablement d'un budget déterminant, car nos capacités de financement des infrastructures conditionnent l'avenir de notre politique des transports. L'apport de fonds publics est indispensable, nous le savons.

Toutefois, en raison de la nécessaire modération des dépenses de l'Etat et des collectivités, nous ne pourrions pas faire l'économie d'une réflexion sur la qualité de la desserte de l'ensemble du territoire et sur la complémentarité des modes de transport.

Le département du Doubs et la région de Franche-Comté constituent, à cet égard, un exemple significatif. En effet, cette partie de notre territoire est directement concernée par le tracé du canal Rhin-Rhône à grand gabarit et par celui du TGV Rhin-Rhône, dont nous avons déjà largement parlé cet après-midi.

S'agissant de la voie d'eau, nous savons que sa réalisation sera conduite, en application de l'article 36 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, par la société récemment créée à cet effet.

J'ai pu me réjouir, à cette même tribune, de cette décision qui, pour l'élu du Doubs que je suis, signifiait la fin d'une longue attente !

Il s'agit là d'un investissement considérable de quelque 17 milliards de francs, qui permettra d'accrocher irrémédiablement la France aux réseaux fluviaux à grand gabarit de l'Allemagne et de l'Europe centrale, enjeu essentiel pour la construction européenne et pour la future place de la France dans cette Europe.

**M. Daniel Hoeffel.** C'est vrai !

**M. Georges Gruillot.** Je n'entrerai pas dans le débat qui peut encore exister, ici ou là, sur la rentabilité ou l'opportunité de ce projet. L'heure est non plus aux états d'âme, mais à la réalisation.

S'agissant de la prétendue réticence des élus franc-comtois, je veux vous dire, madame le secrétaire d'Etat, qu'il n'en est rien. La plupart d'entre eux sont favorables à la réalisation du grand canal, qu'ils considèrent comme une priorité, même si parfois ils manquent de courage politique pour l'affirmer clairement.

J'attends de vous, madame le secrétaire d'Etat, des précisions sur la concrétisation rapide et attendue de cet investissement, en allant si possible au-delà de ce que vous avez annoncé dans votre intervention liminaire à propos des acquisitions foncières.

J'en viens à un autre exemple local, mais qui illustre aussi la complémentarité des transports à l'échelon national et européen, le TGV Rhin-Rhône.

Le débat préalable est clos. Chacun a pu s'exprimer, faire connaître son avis, ses préoccupations, voire son hostilité au projet. Mais qu'en est-il, madame le secrétaire d'Etat, du lancement des études d'avant-projet sommaire et des 16 millions de francs dont vous ont parlé tout à l'heure mes amis de la Haute-Saône et du Haut-Rhin ? Je rappelle que ces 16 millions de francs représentent la part attendue de l'Etat sur les 64 millions de francs nécessaires pour le lancement de ces études.

Comment se fait-il que la Commission européenne ne participe pas à ce financement, alors qu'elle l'a fait pour les études préliminaires ?

Enfin, j'évoquerai un dernier point, madame le secrétaire d'Etat, qui est important. Il est tout à fait indispensable que ce TGV réponde exactement à sa dénomination et que son tracé soit nord-sud, donc précisément Rhin-Rhône.

Or, aujourd'hui, nous ne pouvons nous satisfaire du tracé envisagé, qui ignore un raccordement effectif avec Lyon, la Méditerranée, l'Italie et l'Espagne. Ce TGV ne peut, précisément si l'on veut l'inscrire dans un véritable réseau européen qui profite à l'ensemble de notre territoire, se réduire à la seule desserte Alsace-Dijon-Paris.

Je vous serai reconnaissant de me faire part de l'état d'avancement des réflexions sur le raccordement en direction du sud de cette future ligne, à hauteur de la région doloise.

Comme pour le canal à grand gabarit, il n'est pas dans mon propos de défendre seulement tel ou tel intérêt local. Vous aurez compris, madame le secrétaire d'Etat, que l'échelle de ces infrastructures dépasse très largement les limites d'un département ou d'une région pour s'inscrire dans une politique nationale globale des transports.

C'est justement parce que les crédits que vous nous présentez, dans le difficile contexte budgétaire actuel, témoignent d'une telle ambition, visant à doter notre pays des moyens de communication les mieux adaptés à son développement, que le groupe du RPR votera votre projet de budget, madame le secrétaire d'Etat. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Jean Bernard.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, c'est un lieu commun que de reconnaître l'importance des infrastructures de communication pour l'activité économique d'une région : les voies de communication, particulièrement les routes, sont un facteur déterminant de l'aménagement du territoire auquel nous sommes attachés et qui mobilise de nouveau, depuis ces dernières années, notre énergie et nos

initiatives ; vous l'avez rappelé dans votre propos liminaire, madame le secrétaire d'Etat, et d'autres orateurs l'ont indiqué dans leur intervention.

L'aménagement de nos routes nationales constitue l'un des volets essentiel des contrats de plan passés entre l'Etat et les régions, celles-ci sollicitant l'aide des départements, qui, de ce fait même, sont impliqués dans le financement de ces opérations d'aménagement.

La clé de répartition des financements de ces aménagements fait apparaître, à quelques nuances près, la part particulièrement importante du financement de ces collectivités locales. Les chiffres sont suffisamment significatifs : l'Etat participe à hauteur de 50 p. 100, les différentes collectivités - région, département, agglomérations de plus de 20 000 habitants - couvrant les 50 p. 100 restants de la dépense totale.

De ce fait, compte tenu de la récupération de la TVA par l'Etat sur l'ensemble, ce sont les collectivités qui financent environ 70 p. 100 de ce coût.

Me faisant ici l'interprète de ces collectivités locales, celles-ci ayant mesuré l'importance et la nécessité sur tous les plans de ces aménagements, je peux affirmer qu'elles ne contestent pas le principe même de leurs engagements financiers. Mais elles souhaitent être considérées non plus comme de simples financeurs, pour ainsi dire « privilégiés », mais comme des partenaires à part entière du maître d'ouvrage que sont les services de l'Etat, dont elles ne contestent nullement le rôle essentiel sur le plan technique.

En effet, les collectivités locales désirent plus de transparence dans le cheminement de ces projets et dans leur réalisation. Dans le cadre du contrat de plan, elles aimeraient être associées aux études menées en amont, s'appuyant sur des estimations fiables, ce qui leur permettrait de situer leurs engagements financiers dans la chronologie de la réalisation du chantier.

Certes, nous admettons fort bien que les coûts puissent évoluer en fonction non seulement des aléas rencontrés lors des travaux, mais aussi de l'évolution des indices des travaux publics et de la conjoncture dans ce créneau professionnel.

Une prévision financière fiable permettrait d'éviter ce que nous avons vécu dans le département de la Marne et dans la région Champagne-Ardenne en décembre 1994 : ces deux collectivités « invitées » à une réunion dite de concertation se sont vu signifier la demande d'inscription à leur budget de 1995 d'une somme de 10 millions de francs pour chacune d'entre elles en vue de solder des opérations déjà réalisées, et ce sans explication sur les motivations du dérapage - permettez-moi l'expression - de ces coûts.

Le financement de ces surcoûts a dû être prélevé par anticipation sur des opérations d'aménagement futur qui, de ce fait, et bien que jugées nécessaires par les élus locaux, sont différées.

Madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'heure est aux économies, et nos efforts communs vont vers la recherche d'économies, dans tous les domaines : c'est l'objectif de l'Etat, comme celui des collectivités locales.

C'est la raison pour laquelle je souhaite évoquer le perfectionnisme technique qui engendre des surcoûts. Le maître d'ouvrage, qui est l'Etat, est certes soumis à des pressions diverses au moment de l'élaboration des projets : pression de certaines professions, notamment agricole ; pression de certaines communes lorsqu'elles n'ont pas à en assumer les conséquences financières ; pression des services de l'archéologie, qui, sans doute faute de

moyens, souhaitent voir différer le démarrage du chantier ; pression des responsables de l'environnement, qui imposent au maître d'ouvrage un paysagisme souvent coûteux des emprises de la future voirie.

Il n'est pas dans mon propos de contester les compétences des ingénieurs, mais il paraît pour le moins paradoxal à l'usage de la route que je suis de constater que l'amélioration technique des véhicules sur le plan de la sécurité engendre la mise en œuvre de normes de plus en plus complexes, donc de plus en plus coûteuses.

Ce perfectionnisme technique est en général entériné par des ingénieurs généraux ne prenant pas en compte les aspects financiers, ce qui a pour conséquence de charger nos budgets respectifs, dont celui de l'Etat, de dépenses supplémentaires.

Pour illustrer ce propos, je me permettrai d'évoquer deux exemples concernant le département de la Marne. Ainsi, le coût prévisionnel d'une déviation de 3,7 kilomètres de la RN 44 s'élève à 140 millions de francs. De même, le montant des travaux pour le doublement d'une partie de la déviation de Sézanne, sur la RN 4, s'élève à 40 millions de francs.

Selon les disponibilités financières des différents partenaires, le prix des travaux aboutit à allonger de façon anormale les délais de mise en service du nouvel aménagement, augmentant ainsi les risques d'évolution à la hausse du coût des travaux et créant pour les usagers de ces itinéraires, pendant trois ans, voire quatre ans, des contraintes supplémentaires sur le plan de la sécurité et de la commodité de leurs déplacements.

Madame le secrétaire d'Etat, est-il prévu, dans les accords liant l'Etat et les régions, de faire entrer dans les contrats de plan la réalisation de centres d'exploitation des services de l'équipement ? Ces derniers souhaitent en effet leur restructuration, ce qui implique une charge supplémentaire pour la région et pour le département, et nécessite donc soit de majorer l'appel aux contribuables régionaux et départementaux, soit de différer des opérations spécifiques d'aménagement de voirie.

Pour pallier ces inconvénients, je me permets, de soumettre à votre réflexion quelques pistes, madame le secrétaire d'Etat.

L'Etat reste maître d'ouvrage des travaux sur les routes nationales. Sous sa responsabilité, un projet cohérent et complet est défini en concertation avec les collectivités locales. Ce projet est ensuite chiffré avec le maximum de précision, à quelques variantes accessoires près, les collectivités locales - régions et départements - définissant leur participation forfaitaire au financement des projets.

Cette procédure aurait le mérite non seulement de clarifier les relations entre les différents financeurs, mais aussi de conforter la responsabilité du maître d'ouvrage, donc de l'Etat. Elle crédibiliserait encore mieux sa mission d'aménageur du territoire en ce qui concerne les grandes infrastructures de communication.

Madame le secrétaire d'Etat, je vous remercie des réponses que vous ne manquerez pas de me faire et dont je ne doute pas qu'elles iront dans le sens souhaité par les collectivités locales et leurs administrés. Cela me fournira une raison supplémentaire de voter le projet de budget des transports terrestres que vous nous avez présenté. *(Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens à remercier les divers orateurs des questions très intéressantes qu'ils m'ont posées.

Je me réjouis de la nature politique de nombre d'entre elles. En effet, je regrette vivement, à titre personnel, que les sujets relatifs aux transports soient trop souvent traités, comme l'ont dit certains, de façon comptable ou technique, à la manière des ingénieurs, alors que ce sont bien des sujets politiques, des sujets liés à la vie quotidienne, des sujets d'avenir.

M. le rapporteur spécial, M. Berchet, rapporteur pour avis, et nombre d'autres orateurs ont évoqué la SNCF, insistant à juste titre à la fois sur la gravité des difficultés de l'entreprise et sur l'importance de la dynamique qui se met en place.

Comme l'a parfaitement dit M. le rapporteur spécial, c'est un allègement de la dette non pas de 37 milliards de francs, mais bien au moins de 100 milliards de francs qui est mis en place dans l'actuel contrat de plan. En effet, monsieur Berchet, contrairement à ce que vous avez craint peut-être, et en tout cas laissé entendre, il ne faudra pas attendre le prochain contrat de plan pour voir se mettre en place le redressement de la SNCF. Ce dernier est entrepris dans ce contrat de plan-ci.

L'effort est sans précédent par son ampleur, mais surtout par la dynamique qu'il introduit, avec une incitation de l'entreprise à engager sans délai et en profondeur sa modernisation et à se tourner vers l'avenir.

Monsieur Berchet, vous avez souligné le caractère insupportable de la dette et son effet boule de neige. Je vous rejoins bien volontiers sur le diagnostic. Je serai sans doute plus nuancée que vous sur les causes ; mais, à vrai dire, je n'ai pas envie de trop m'appesantir sur le point de savoir qui est responsable - est-ce l'Etat, depuis dix ans, ou la SNCF ? - et sur les causes de ces difficultés. Je crois que personne n'a vraiment forcé personne. Quoi qu'il en soit, nous sommes confrontés à une situation qu'il nous faut bien prendre à bras le corps.

La SNCF, indépendamment des questions d'endettement, a perdu des parts de marché et a peut-être oublié une certaine conception du service rendu aux usagers, une conception moderne du service public.

Mais peu importe le passé. L'important, comme l'a souligné M. Haenel, est de se tourner vers l'avenir et vers cette chance que représente le transport ferroviaire pour une politique des transports et tout simplement pour la dynamique de notre pays au sein de l'Europe.

Le transport ferroviaire me paraît effectivement être le transport de l'avenir, et il suffit d'ailleurs de participer à quelques réunions européennes pour en être totalement convaincu. C'est évidemment dans le domaine de la grande vitesse et du transport quotidien des usagers que le transport ferroviaire a un rôle considérable à jouer au siècle prochain.

Monsieur Fatous, vous avez parlé d'un marché de dupes : mais peut-être ne disposiez-vous pas encore de tous les éléments à propos du contrat de plan lors de la préparation de votre intervention ! Il ne s'agit, en tout cas, pas d'un marché de dupes !

Vous avez indiqué, par ailleurs, qu'il était question de toucher au statut de l'entreprise et au statut des cheminots. Mon intervention liminaire a été, je crois, suffisamment claire à cet égard. Je reprendrai ce que M. le Pre-

mier ministre et M. Bernard Pons ont tous deux indiqué : il n'est pas plus question de toucher au statut de l'entreprise qu'à celui des cheminots !

Pour ma part, je constate - j'en suis d'ailleurs fière pour la France - qu'un engagement considérable de notre pays derrière la SNCF se dessine actuellement. Je suis confiante, car je sais que nous pouvons tous croire en la SNCF et en son personnel, lequel, lui aussi, saura se montrer tout à fait confiant en l'avenir de son entreprise.

Monsieur Berchet, vous avez à juste titre rappelé que, parmi les moyens de redressement envisagés, figurent la cession d'actifs immobiliers et la cession de participations dans des sociétés sans lien avec le transport ferroviaire. Je voudrais, sur cette question, apporter un certain nombre de précisions complémentaires.

Le groupe SNCF est aujourd'hui formé d'une quinzaine de filiales directes et de plus de trois cent cinquante filiales. Il faut bien dire que certaines d'entre elles n'ont qu'un rapport assez éloigné avec l'activité du transport ferroviaire puisqu'elles recouvrent des champs aussi divers que le logement social, le tourisme, le transport routier, la production d'énergie ou l'ingénierie.

Ces grandes filiales sont regroupées pour la plupart au sein du holding SCETA, et, à l'intérieur de ce holding, le groupe GÉODIS constitue le premier transporteur routier de notre pays.

La SNCF sera appelée à se désengager du groupe GÉODIS.

Trois axes de recentrage ont été définis.

Premièrement, il y aura cession des actifs fonciers et immobiliers qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

Deuxièmement, il y aura cession des participations financières et des filiales qui ne concourent pas à l'exercice de l'activité ferroviaire - je pense notamment au groupe GÉODIS, qui a vocation à être privatisé - de même que seront cédées un certain nombre de participations minoritaires.

Troisièmement, cette politique de recentrage comportera la valorisation du patrimoine de la SNCF, par exemple dans le domaine des télécommunications, en veillant cependant à ce que cette revalorisation respecte les besoins propres de l'entreprise.

Un certain nombre d'intervenants ont posé des questions sur les choix d'investissement, plus particulièrement s'agissant de certains TGV M. Bernard Pons - qui vient de nous rejoindre dans cet hémicycle - pourrait comme moi vous dire que, lorsque nous nous rendons en province, nous ne pouvons pas faire un pas sans que des projets de TGV aient une certaine tendance à fleurir, sinon sous nos pas du moins dans l'esprit de nos interlocuteurs.

Je voudrais clarifier la situation dans ce domaine, comme vous l'avez souhaité.

En ce qui concerne les programmes en cours, comme vous le savez, après plusieurs années d'interruption du programme de construction de TGV dans notre pays, nous avons lancé les travaux du TGV Méditerranée, pour lequel le Gouvernement a décidé de consacrer 2,4 milliards de francs, c'est-à-dire environ 10 p. 100 du coût de l'investissement, afin d'assurer une rentabilité de 8 p. 100 aux capitaux que la SNCF aura investis, sur la base du dossier d'enquête publique.

En ce qui concerne le TGV Est, M. Bernard Pons et moi-même sommes très clairs : il s'agit bien de la priorité du Gouvernement en matière de transports, après le TGV Méditerranée. L'utilité publique n'a pas encore été

déclarée, mais je confirme que, comme l'a indiqué M. le Premier ministre dans son discours de politique générale et ainsi que M. Bernard Pons et moi-même l'avons confirmé à plusieurs reprises au Parlement, aucun doute n'est permis quant à la résolution du Gouvernement à ce sujet.

L'enquête publique en vue de cette déclaration d'utilité publique a été close le 16 novembre; la procédure se poursuit de telle sorte que, au plus tard en mai 1996, cette déclaration pourra intervenir. Je vous rappelle qu'il s'agira de la plus grande déclaration d'utilité publique qui aura jamais été prise dans notre pays!

Monsieur Haenel, vous posez la question encore plus précisément: le Gouvernement maintiendra-t-il son engagement d'apporter les crédits nécessaires pour assurer une rentabilité de 8 p. 100 à la SNCF? Je vous confirme que le Gouvernement apportera ce qu'il faut.

**M. Hubert Haenel.** Je vous en remercie.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Les études d'avant-projet détaillé seront poursuivies en 1996, pour un montant programmé de 790 millions de francs.

Je partage tout à fait votre analyse, monsieur Hoeffel, sur le caractère géostratégique de cet investissement, et je vous remercie beaucoup de la manière dont vous l'avez présenté. Vous me savez très attachée à la dimension européenne de ce dossier.

Quant à son aspect financier, c'est l'un des sujets que j'ai mis à l'ordre du jour de ma rencontre de cette semaine avec M. Kinnock, commissaire européen aux transports.

En ce qui concerne les autres projets de TGV, M. Bernard Pons et moi-même avons décidé de confier à M. Rouvillois, ancien président de la SNCF, une mission dont les conclusions nous permettront de préparer un schéma directeur des TGV, conformément à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, qui soit adapté aux évolutions que nous avons connues depuis plusieurs années.

M. Rouvillois devrait remettre son rapport au début du printemps prochain, ce qui éclairera le Gouvernement en vue de l'élaboration du futur schéma directeur.

Il ne s'agit pas de faire une pause dans la réalisation des lignes TGV, il s'agit de définir une programmation dans le temps et dans l'espace afin d'assurer la continuité des investissements et de déterminer des critères de décision et des modalités de financement éventuellement innovantes qui permettront de mener à bien le schéma directeur des TGV, puisque aujourd'hui nous ne pouvons pas, dans l'état actuel des dispositifs existants, poursuivre sur la base des ambitions antérieures.

Pour autant - et ceci est très important - les phases d'études seront poursuivies, puisqu'il s'agit non pas de marquer une pause, mais d'établir, je l'ai dit, une programmation raisonnée dans le temps et dans l'espace.

Je vous confirme donc à tous, messieurs Gruillot, Joly, Haenel et Hoeffel, que, en ce qui concerne le projet de TGV Rhin-Rhône, M. Bernard Pons a déjà pris l'engagement devant le comité de gestion du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables de proposer, dès le début de l'année prochaine, le financement des études d'avant-projet sommaire de la première phase, pour un montant que vous avez indiqué les uns et les autres et qui est bien de 16 millions de francs.

Au demeurant, si les TGV constituent le fer de lance de la SNCF - ils ont représenté à peu près la moitié des investissements ces dernières années - il est évident aussi qu'il s'agit non pas de les opposer aux lignes tradi-

tionnelles, mais bien au contraire de valoriser celles-ci. Je suis tout à fait d'accord à ce sujet avec les différents intervenants, notamment avec M. Hubert Haenel.

Nous sommes effectivement convaincus que les lignes traditionnelles et régionales, que l'ensemble du réseau est un bien précieux et irremplaçable pour le développement de nos régions et le rééquilibrage économique de notre territoire.

Les lignes traditionnelles sont donc importantes pour le développement du transport ferroviaire. La modernisation de leur exploitation passe par diverses solutions techniques, mais aussi et surtout par la recherche constante de l'amélioration de la qualité du service.

L'électrification, à l'instar des réalisations récentes telles que l'achèvement de l'électrification de la ligne Paris-Caen-Cherbourg, et la mise en place de matériels performants tels que les automoteurs de la nouvelle génération roulant à 160 kilomètres à l'heure, concourent à cet objectif.

Je tiens à apporter des apaisements, particulièrement sur l'avenir de la ligne Paris-Bâle, qui est également un sujet fréquent de questions au Parlement et sur lequel M. Bernard Pons et moi-même avons déjà eu l'occasion de nous exprimer.

La ligne Paris-Bâle ne sera pas supprimée, ni « hypothéquée », selon le terme employé, me semble-t-il, par M. Joly. Non seulement elle n'est pas hypothéquée et ne sera pas supprimée - il n'en a jamais été question - mais elle sera améliorée. Elle a donc un avenir. Il s'agira d'apporter un meilleur service à l'usager, selon des modalités techniques que je ne connais pas, mais qui feront l'objet de propositions dans les prochaines semaines et qui seront arrêtées en concertation avec les collectivités concernées.

En ce qui concerne l'évolution de ces réseaux et de ces lignes, j'ai indiqué dans mon intervention liminaire, en confirmant ce qui a été dit à plusieurs reprises, notamment par M. Bernard Pons, que nous ne prévoyons pas dans le contrat de plan la fermeture de plus de 6 000 kilomètres de ligne ou de tout autre kilométrage: ce que nous prévoyons, sur ce sujet comme sur d'autres, c'est d'appliquer la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, à l'élaboration de laquelle votre assemblée avait si fortement contribué.

Nous prévoyons donc un schéma directeur des lignes ferroviaires, qui sera, conformément à la loi, préparé et discuté dans la plus grande concertation pendant le premier semestre de 1996.

C'est dans ce cadre que se posera la question des lignes les moins fréquentées, et je suis un peu étonnée que M. Fatous ait l'air de regretter que notre analyse soit fondée sur la base du meilleur coût pour la collectivité et du meilleur service aux usagers, car ce sont les termes mêmes de la loi d'orientation des transports intérieurs, dont chacun s'accorde en général à reconnaître la très grande pertinence, notamment de ce côté-ci de l'hémicycle. (*Mme le secrétaire d'Etat désigne la partie gauche de l'hémicycle.*)

En ce qui concerne le transport régional, le Gouvernement est convaincu que le transfert aux régions de l'organisation de ce mode de transport devrait conduire à un meilleur service et à un développement du transport collectif, puisque c'est bien ce dernier qui est en cause.

Nous travaillons, monsieur Haenel - vous le savez d'ailleurs très bien - dans le droit fil des conclusions de votre rapport.

Comme il est prévu dans la loi, nous lancerons une phase d'expérimentation dès 1996, avec des régions volontaires.

Vous dites, monsieur Haenel, que la confiance n'est pas au rendez-vous. Moi, je rencontre des présidents de région qui me disent qu'ils sont partants pour le dispositif expérimental ! Je suppose donc qu'ils ont confiance.

**M. Hubert Haenel.** Pas tous !

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Leur confiance se fonde sur les clés du dispositif que nous proposons : premièrement, la transparence, avec l'audit des comptes ; deuxièmement, le caractère expérimental de deux ans - peut-être de trois ans - de la période à l'issue de laquelle le législateur décidera ou non d'une généralisation, et à quelles conditions ; troisièmement, le transfert des moyens pour que les régions puissent remplir leurs nouvelles fonctions.

Voilà les principaux éléments d'information que je voulais donner concernant la SNCF.

Sur quelques autres sujets concernant le transport terrestre, je comprends que M. Berchet soit satisfait du rééquilibrage des relations financières entre l'Etat et la région d'Ile-de-France : elles se rapprochent du régime en vigueur dans les autres régions. Cette mesure va dans le sens des préoccupations du Sénat.

Monsieur Cazalet, je me réjouis de votre appréciation positive sur le renouveau de la politique des voies navigables.

Comme je l'ai indiqué dans mon propos liminaire, l'ensemble du dispositif est maintenant en place : il comprend la préparation d'un schéma directeur, les études pour Seine-Nord et Seine-Est et le financement de la liaison Saône-Rhin, avec la mise en place de la société SORELIF, que plusieurs sénateurs ont citée à juste titre.

Je précise à ce sujet qu'un versement de 400 millions de francs a été décidé pour l'année 1996 dans le cadre du FDES qui s'est tenu hier. Nous pourrions ainsi bénéficier de la validité de la déclaration d'utilité publique pour mener à bien cette opération.

J'en viens maintenant aux routes.

Monsieur Braconnier, vous avez soulevé, tout d'abord, la question des crédits d'entretien. Il est exact que, après une baisse de 20 p. 100 entre 1988 et 1992, leur niveau actuel n'est pas satisfaisant, compte tenu, en particulier, de l'augmentation de la consistance du réseau et du trafic.

C'est pourquoi ces dotations ont bénéficié d'une véritable priorité dans le projet de budget qui vous est soumis : elles augmentent de 3,9 p. 100 en autorisations de programme et de 6,4 p. 100 en crédits de paiement.

Vous vous êtes ensuite interrogé sur les contrats de plan Etat-région.

Comme vous l'avez indiqué, nous avons financé la moitié de l'enveloppe quinquennale. L'écart qui subsiste n'est donc pas très important et, comme vous l'avez estimé à juste titre, il y a une lueur d'espoir.

Je souligne, en outre, que l'effort en faveur de l'aménagement du territoire sera prioritaire. Les crédits seront augmentés au profit des programmes d'accélération de la route Centre-Europe-Atlantique, de la rocade des estuaires et de l'axe Lyon-Toulouse.

Par ailleurs, la modernisation en autoroutes hors péage des axes Vierzon-Brive et Clermont-Ferrand-Béziers, ainsi que le programme spécifique RN 7, seront poursuivis au même rythme que les années précédentes grâce au Fonds d'intervention des transports terrestres et des voies navigables.

Certaines questions ont été posées concernant les conséquences du doublement de la taxe sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Effectivement, dans la partie « recettes » du projet de loi de finances, il est bien prévu de faire passer cette taxe de 2 centimes à 4 centimes par kilomètre parcouru, ce qui rapportera, vos prévisions sont exactes, 1 milliard de francs de recettes supplémentaires pour le fonds.

Les modalités de compensation du passage à 4 centimes de la taxe devront garantir l'équilibre des sociétés. Ces modalités sont actuellement à l'étude et seront négociées avec les sociétés d'autoroutes.

Dans certains cas, les durées de concession pourront être prolongées. Si, dans d'autres cas, les tarifs devaient être relevés, ce ne serait que de manière très progressive et étalée sur plusieurs années.

Par ailleurs, aucune répercussion intégrale et immédiate de cette hausse n'affectera les usagers, car les sociétés disposent encore de marges de manœuvre, même si elles sont variables et limitées.

En tout état de cause, le doublement de la taxe ne compromettra pas la réalisation du programme autoroutier. Vous en connaissez la teneur pour la période quinquennale 1995-1999 : 251 kilomètres d'autoroutes supplémentaires seront mis en chantier, ce qui représente 14 milliards de francs en valeur 1994 ; à la fin de 1995, environ 1180 kilomètres d'autoroutes étaient en cours de construction, dont 250 doivent être mis en service en 1996.

Contrairement à d'autres années, nous sommes en mesure aujourd'hui de vous faire part des conclusions du conseil de direction du FDES qui s'est réuni hier. Ce dernier a d'abord arrêté, pour 1996, une enveloppe de 14 milliards de francs d'engagements d'opérations nouvelles et un montant d'investissements de 20 milliards de francs - je le confirme - qui correspond, je crois, à ce que vous souhaitiez, à comparer aux 16,5 milliards de francs de 1995.

Je me réjouis donc que, cette année, le calendrier ait permis d'apporter l'ensemble des éclaircissements dans ce débat budgétaire.

S'agissant de la sécurité routière, je prends acte avec beaucoup de plaisir des différentes interventions à l'appui de la politique du traitement des itinéraires « noirs ». Vous savez que, dans ce domaine, tout doit être fait pour épargner des vies. M. Bernard Pons et moi-même comptons beaucoup sur une action, je l'ai dit tout à l'heure, portant sur la formation et la responsabilisation des conducteurs, car ce sont les comportements qu'il faut modifier.

Jugeant aux résultats, je constate qu'aux mois d'août et de septembre, durant deux mois consécutifs, les chiffres de la sécurité routière ont été en notable amélioration. Bien sûr, il faut être prudent, mais on a là la confirmation que l'axe politique défini par M. Bernard Pons est bien le bon.

En ce qui concerne le passage du taux d'alcoolémie à 0,5 gramme, je vous confirme que les moyens de dépistage que sont les éthylotests et les moyens de preuve légale que sont les éthylomètres sont, en nombre et en qualité suffisants, à la disposition des forces de l'ordre.

Monsieur Roujas, dans le projet de budget, les crédits ouverts pour les routes permettront à l'Etat de respecter les engagements des contrats de plan.

S'agissant précisément du contrat de plan avec la région Midi-Pyrénées, plus de 3,5 milliards de francs sont inscrits, non compris le programme exceptionnel pour

l'accélération de l'aménagement de la RN 88. Par rapport au X<sup>e</sup> Plan, c'est là une augmentation, hors programme exceptionnel, de l'ordre de 20 p. 100 en francs constants.

Aux opérations réalisées sur les crédits budgétaires, s'ajoute un effort important dans le cadre des concessions d'autoroute. En effet, seul le recours au péage pouvait permettre de rattraper le retard constaté autour de l'agglomération toulousaine.

Je dois rappeler, d'ailleurs, monsieur le sénateur, que la décision de concéder Toulouse-Muret a été prise en 1992. Vous avez dit, monsieur le sénateur, que vous ne voteriez pas ce projet de budget. Qu'aviez-vous fait et dit, en 1992, lorsque cette décision avait été prise ?

**Un sénateur du RPR.** Très bien !

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Quoi qu'il en soit, je sais bien que la question de ce péage reste posée. En 1988, il avait été envisagé que les collectivités locales « rachètent », comme l'on dit, le péage. Aujourd'hui, nous avons demandé au préfet de Haute-Garonne de tenir, avec l'ensemble des élus concernés, une table ronde dans les prochains jours.

Des propositions concrètes seront faites, appuyées sur des chiffres qui ont été arrêtés avec la Société des autoroutes du sud de la France et comprenant des réductions de tarifs très sensibles pour les usagers. Bien entendu, les collectivités locales pourront, si elles le souhaitent, ajouter une contribution supplémentaire.

Je répondrai maintenant à M. Joly, sur l'aménagement, qu'il a déjà évoqué par ailleurs, de la RN 19 entre Langres, Belfort et la frontière suisse.

Je reconnais très volontiers qu'il s'agit là, comme vous l'avez dit, monsieur le sénateur, d'un axe structurant du département de la Haute-Saône. J'en veux d'ailleurs pour preuve que, au contrat de plan de 1994-1998, près de 350 millions de francs sont prévus en Franche-Comté pour l'aménagement de la RN 19, dont 200 millions de francs dans le département de la Haute-Saône.

En l'état actuel du dossier, il est prévu dans les quinze prochaines années d'aménager cet axe à deux fois deux voies, avec carrefours dénivelés entre l'autoroute A 31 et Langres, ainsi qu'entre Port-sur-Saône et Vesoul, c'est-à-dire les sections les plus chargées. Le reste de l'itinéraire sera réalisé en route express à deux voies avec préservation des emprises pour un élargissement à deux fois deux voies.

J'ajoute que, dans le cadre de la révision du schéma directeur routier national prévu par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire que nous avons évoquée tout à l'heure, il a été demandé qu'une étude très approfondie soit menée sur cette liaison Langres-Belfort, notamment sous l'angle socio-économique. Je ne doute pas que cela nous fournira, monsieur le sénateur, l'occasion d'en reparler. Cette étude fera, en effet, l'objet d'une concertation très large avant l'été 1996.

D'une manière plus générale, un certain nombre d'intervenants, notamment M. Bernard, ont souligné l'importance des infrastructures de communication et des routes, en particulier pour l'activité économique des régions, et également l'intérêt des contrats de plan Etat-région. Il est évidemment très important. Nous sommes soucieux de la qualité des estimations des travaux sur lesquels l'ensemble des collectivités s'engagent financièrement.

Comme cela a été rappelé, un certain nombre de motifs de dépassement de coût peuvent intervenir. Nombreux et variés, ils apparaissent souvent au moment de l'enquête d'utilité publique, c'est-à-dire bien après la

signature des contrats de plan : des demandes locales, des surcoûts liés à de nouveaux textes sur l'environnement, certaines préoccupations des agriculteurs, etc., peuvent renchérir les projets. Cela a été le cas, en particulier, dans le département de la Marne, où des demandes émanant des agriculteurs ont été prises en considération.

Néanmoins, conscients des problèmes spécifiques rencontrés dans ce département, nous avons donné des instructions très précises pour veiller à une maîtrise des coûts et pour améliorer l'information et le suivi avec tous les cofinanceurs.

Dans ce contexte, le Gouvernement est très attaché au maintien des clés de financement contractualisées pour les réévaluations des opérations. En effet, cela constitue un facteur de responsabilisation de tous les acteurs, en même temps qu'un gage de sécurité financière pour l'ensemble de ces contrats de plan.

Monsieur Lambert, nous avons déjà eu, ailleurs, des échanges à propos de l'autoroute A 28.

Je voudrais d'ores et déjà vous indiquer que nous avons clairement décidé, dans le cadre du FDES que j'évoquais tout à l'heure - 14 milliards de francs d'engagements, 20 milliards de francs d'investissement - de poursuivre de manière active les acquisitions foncières et les travaux préparatoires pour l'autoroute qui vous préoccupe.

Nous nous sommes engagés à inscrire la totalité des travaux pour le tronçon Alençon-Le Mans, en toute priorité, en 1997. L'essentiel, me semble-t-il, est que l'ensemble de la section entre Alençon et Tours puisse être mise en service vers l'an 2000, ce qui, je crois, répond à votre attente et qui est tout à fait l'objectif du Gouvernement.

Voilà, monsieur le président, mesdames, messieurs, les sénateurs, les quelques éléments de réponse que je pouvais apporter à vos interventions. (*Applaudissements sur les traversées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines traversées du RDSE.*)

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que les crédits concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière, inscrits à la ligne « Aménagement du territoire, équipement et transports » seront mis aux voix au cours de cette même séance, à la suite de l'examen des crédits affectés à l'aménagement du territoire.

## ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III, moins 586 718 612 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

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

« Titre IV, moins 17 329 876 francs. »

Sur les crédits figurant au titre IV, la parole est à M. Billard.

**M. Claude Billard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, alors que des dizaines de milliers de cheminots en grève viennent de manifester dans la rue pour réclamer le retrait du plan Juppé et la remise en cause du contrat de plan Etat-SNCF, je saisis l'opportunité de la discussion de ce titre IV du projet de budget des transports terrestres pour dénoncer la duplicité du Gouvernement dans cette affaire et pour m'associer à leur protestation.

Comme chaque fois, en pareille circonstance, la droite et son gouvernement tentent de faire croire à un déficit de communication institutionnelle ou à un malentendu.

Le malaise social actuel serait dû à la mauvaise perception, à la mauvaise lecture collective que près de 150 000 cheminots feraient du document concocté par les services du ministère et de la direction de la SNCF, et qui prétend régir les rapports de l'Etat actionnaire et de l'entreprise publique jusqu'à l'an 2000.

En réalité, nous savons bien qu'il s'agit là de la petite manœuvre habituelle que tous les pouvoirs aux abois utilisent pour tenter de calmer le jeu et de semer le doute parmi les victimes de leur mauvaise politique, en leur expliquant qu'ils auraient mal compris le sens des mesures prises à leur rencontre.

C'est la même tactique que celle qui fut employée en 1986 par MM. Chirac, Pasqua, Monory et Devaquet lorsque, avant de leur envoyer les CRS et autres voltigeurs de sinistre mémoire, ils prétendirent que les lycéens, les étudiants et les enseignants n'avaient pas bien compris le sens de la réforme qui leur était proposée.

C'est le même artifice que MM. Balladur, Sarkozy et Bayrou utilisèrent plus récemment pour essayer de faire passer en force une réforme de la vieille loi Falloux afin d'organiser le financement public de la construction et de l'entretien des bâtiments des écoles privées, réforme qu'une manifestation parisienne de plus de un million de personnes fit heureusement capoter.

**M. Georges Gruillot.** Cela n'a rien à voir !

**M. Claude Billard.** En réalité, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, les cheminots n'ont que trop bien saisi la portée des orientations inscrites dans le texte du contrat de plan. Ils savent lire.

Ils ont très bien compris que vous voulez mener leur entreprise vers le démantèlement et, par conséquent, leur régime particulier de sécurité sociale vers sa perte. C'est donc en toute conscience qu'ils les rejettent massivement.

La dette de la SNCF, qui s'élève actuellement à 177 milliards de francs - on en a beaucoup parlé cet après-midi -, tient essentiellement aux emprunts qu'elle a été obligée de contracter sur les marchés financiers pour financer les infrastructures que l'Etat aurait normalement dû prendre à sa charge pour entretenir et développer le réseau ferré et assurer dans de bonnes conditions l'exercice du service public.

Je rappelle que cette dette a plus que doublé pendant la durée du dernier contrat de plan, alors que, pendant la même période, les comptes ont dégagé chaque année un excédent brut d'exploitation très important : 7,9 milliards de francs l'an passé et, selon les prévisions, un peu au-dessus de 9 milliards de francs cette année.

En 1995, les charges financières de la SNCF s'élèveront à 14,5 milliards de francs pour un chiffre d'affaires avoisinant les 57 milliards de francs, ce qui veut dire que le montant des intérêts payés s'élèvera, cette année, à 6 800 francs par mois et par agent, et qu'un cheminot sur quatre travaille pour le remboursement de la dette de l'entreprise.

Dans ces conditions, même si le chiffre de 37 milliards de francs de dotation qui nous est annoncé peut paraître important, l'aide que prétend apporter le Gouvernement à l'entreprise publique au titre du contrat de plan restera notoirement insuffisante au regard du montant total de la dette, car elle servira tout au plus à payer une partie des intérêts.

Ce contrat de plan est dangereux pour la survie même de l'entreprise, car il maintient la SNCF dans la spirale infernale de la compression des dépenses de personnel, de la liquidation de milliers de kilomètres de voies ferrées et de ses activités périphériques les plus rentables.

Les véritables solutions pour résorber la dette de cette entreprise décisive pour l'avenir économique du pays résident, premièrement, dans une vraie récapitalisation et, deuxièmement, dans la réduction des taux d'intérêt de la dette existante.

Mais, les yeux fixés sur la ligne bleue du traité de Maastricht, qui prévoit l'organisation d'une concurrence effrénée entre opérateurs ferroviaires européens, vous préférez continuer et même accélérer sur la mauvaise voie qui mène l'entreprise à sa dislocation et à la privatisation ultérieure de ses activités potentiellement les plus rentables.

Dans ces conditions, comment pouvez-vous affirmer que le statut et le régime spécial de protection sociale des cheminots pourront être sauvegardés, alors qu'ils seront battus en brèche dans les faits, et que ce régime spécial sera rendu de plus en plus déficitaire par la baisse régulière des effectifs ?

Avec le contrat de plan, vous avancez en quelque sorte à pas feutrés vers la séparation progressive de l'infrastructure et des fonctions d'exploitation et vers l'application effective de l'accès des tiers au réseau, si chère aux chantages de la Commission de Bruxelles.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Billard !

**M. Claude Billard.** Je conclus, monsieur le président.

Vous choisissez de faire payer la facture de cette mauvaise politique aux cheminots, auxquels on demande sans cesse de réaliser des gains de productivité avec un pouvoir d'achat et des effectifs revus en permanence à la baisse, aux usagers, qui sont trop souvent condamnés à être transportés dans de mauvaises conditions et à des tarifs toujours plus élevés, aux contribuables locaux, dont on sollicite une participation financière toujours plus importante au nom de l'aménagement du territoire.

Enfermée dans une telle logique concurrentielle, plombée par sa dette, la SNCF serait donc dans la quasi-impossibilité...

**M. le président.** Monsieur Billard, je suis obligé de vous retirer la parole.

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, 7 213 800 000 francs ;

« Crédits de paiement, 3 131 398 000 francs. ».

Sur les crédits figurant au titre V, la parole est à M. Lambert.

**M. Alain Lambert.** J'ai écouté avec beaucoup d'attention les précisions que Mme le secrétaire d'Etat m'a apportées s'agissant de l'autoroute A 28. Je suis habitué à ce type de réponse, car c'est la même chaque année, sauf qu'on reporte l'échéance d'un an chaque fois. Tout en assurant Mme Idrac de mon respect et de mon estime personnelle, je veux lui dire franchement que je n'accepte pas cette façon de gérer les problèmes.

Je rappelle que nous sommes en présence d'une liaison autoroutière qui a été inscrite au schéma directeur en 1986. Cette autoroute a été, à l'époque, convenablement qualifiée, puisqu'il s'agit de l'un des deux grands axes autoroutiers Nord-Sud contournant Paris par l'ouest et reliant Calais à l'Espagne. Or, nous assistons à une réalisation partielle, dont les autorisations de financement sont accordées au gré de circonstances qui m'échappent.

Je voudrais donc protester contre cette situation et dire que j'ai pris acte des promesses qui m'ont été faites pour l'année prochaine. Je souhaite longue vie au Gouverne-

ment, je fais ce que je peux pour le soutenir, et parfois c'est méritoire (*Sourires*), mais j'ai déjà vu des ministres passer !

Quelles garanties ai-je de voir ce tronçon inscrit en 1997 ? Je n'en ai aucune, mes chers collègues. Néanmoins, je regrette de devoir remarquer que nous parlons ici d'un tronçon d'autoroute inscrit au schéma directeur de mars 1986. Or les autoroutes dont la construction a été décidée en 1988 se réalisent. Je voudrais donc comprendre les raisons pour lesquelles la réalisation de certains tronçons devient soudain plus urgente que celle de projets plus anciens.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, permettez-moi de vous dire que la confiance se mérite. Mes concitoyens ne sont plus déçus puisque vos prédécesseurs les ont habitués aux promesses non tenues, mais, ce qui est pire - maintenant ! - ils éprouvent un grand sentiment d'injustice.

Au moment où l'Etat cherche à retrouver sa crédibilité, il ferait bien de garder la confiance de ceux qui continuent, malgré tout, de croire en lui. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, des Républicains et Indépendants, et du RPR, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

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

« Titre VI. - Autorisations de programme, 4 171 522 000 francs ;

« Crédits de paiement, 1 665 706 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

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

J'appelle en discussion l'article 61, qui est rattaché pour son examen aux crédits des transports terrestres.

#### Article 61

**M. le président.** « Art. 61. - A l'article L. 263-4 du code des communes, le taux plafond de 2,2 p. 100 applicable à Paris et dans le département des Hauts-de-Seine est remplacé par le taux plafond de 2,5 p. 100. »

Par amendement n° II-3 rectifié, M. Larché propose :

A. - De compléter *in fine* cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

« II. - Le dernier alinéa de l'article L. 263-4 du code des communes est complété par une phrase ainsi rédigée : "Toutefois, ce taux est réduit de moitié dans les cantons mentionnés au 1 du I de l'article R. 510-6 du code de l'urbanisme qui ne sont pas desservis par une gare SNCF ou RATP ouverte aux voyageurs".

« III. - La perte de recettes résultant du II ci-dessus est compensée à due concurrence par un relèvement des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

B. - En conséquence, de faire précéder le début du premier alinéa de cet article de la mention : « I ».

La parole est à M. Larché.

**M. Jacques Larché.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cet amendement s'inscrit dans la logique de celui que le Sénat a bien voulu adopter en début d'après-midi concernant la taxe appliquée aux bureaux dans certaines localités du département de Seine-et-Marne.

Cet amendement a pour objet le versement destiné aux transports en commun. Son objectif est plus limité que celui de l'amendement examiné tout à l'heure puisque,

sur les dix-sept cantons auxquels je faisais allusion et qui ont été jusqu'à ce jour - fort heureusement - dispensés de la procédure d'agrément, six connaissent encore une situation un peu plus particulière, n'étant desservis par aucune gare SNCF ou RATP. Pourtant, les quelques entreprises qui y sont installées sont assujetties au versement destiné aux transports en commun.

Bien évidemment, au nom de la solidarité nationale et compte tenu des problèmes qui se posent dans ce domaine, comme dans d'autres, il n'est pas du tout dans mon intention de demander - ce serait pourtant presque logique - la suppression intégrale de ce versement destiné aux transports en commun. Je me contente de demander que ce versement soit réduit de moitié.

**M. Alain Lambert.** Très bien !

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

**M. Auguste Cazalet, rapporteur spécial.** L'amendement n° II-3 rectifié a pour objet de réduire le taux plafond du versement destiné aux transports en commun dans les cantons ruraux d'Ile-de-France qui ne sont desservis ni par la SNCF ni par la RATP.

Il soulève une difficulté en ce sens que ce versement n'est pas seulement destiné à ces deux entreprises : même s'il leur est affecté dans sa plus grande partie, il peut bénéficier à d'autres entreprises de transport, dès lors qu'elles consentent des tarifs réduits ou qu'elles investissent dans le transport en commun.

La commission des finances a adopté l'article 61 en émettant des réserves sur un impôt dont l'assiette est constituée de la masse salariale des entreprises ; elle souhaiterait entendre l'avis du Gouvernement.

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Je comprends très bien votre proposition, monsieur Larché, mais elle appelle, me semble-t-il, deux observations.

En effet, elle prévoit une réduction de moitié du taux du versement de transport pour les cantons qui ne sont pas desservis par une gare. Mais il n'y a pas que les gares, monsieur le sénateur ! Votre département, la Seine-et-Marne, est desservi aujourd'hui par 270 lignes de bus.

Il faudrait donc parvenir, pour être juste, à définir un critère de qualité de service indiscutable qui combinerait tous les modes de transport et leur fréquence.

Le syndicat des transports parisiens y a déjà réfléchi, mais il a découvert toute l'ampleur et toute la difficulté de la tâche.

La seconde observation, monsieur le sénateur, est plus fondamentale. En adoptant votre proposition, nous risquons de renforcer l'idée d'une Ile-de-France à deux vitesses,...

**M. Jean-Jacques Hyst.** Mais elle est à deux vitesses !

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** ... avec un centre très bien desservi et une grande couronne lointaine où seuls quelques grands axes seraient bien desservis. C'est bien un peu le cas, en réalité. C'est la raison pour laquelle il existe d'ores et déjà trois taux de versements au titre du transport. Mais c'est ce contre quoi nous voulons lutter.

Ce que nous voulons, monsieur le sénateur, c'est améliorer le système de transports en commun dans l'ensemble des cantons de la région d'Ile-de-France. Depuis 1990, quatre-vingts nouvelles lignes de bus ont été créées dans le seul département de la Seine-et-Marne.

Notre ambition, partagée par la région d'Ile-de-France, est de développer les transports collectifs de banlieue à banlieue.

Pour ces différentes raisons, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° II-3 rectifié.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° II-3 rectifié.

**M. Jacques Larché.** Je demande la parole pour explication de vote.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Larché.

**M. Jacques Larché.** Je ne peux que remercier M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme d'être venu si bénévolement au secours de ma thèse.

Il existe bien, en effet, une Ile-de-France à deux vitesses : la première, complètement centralisée, urbanisée, à laquelle on a le tort d'assimiler des départements comme le nôtre, qui constituent la seconde, essentiellement provinciale et rurale.

Le problème, tel que nous l'avons défini, se pose dans son intégralité. Quelles que soient les décisions à venir, nous constatons l'état de fait actuel et nous souhaitons que l'amendement que j'ai déposé, aux conséquences modestes, soit adopté, ne serait-ce que pour des raisons de principe.

**M. Claude Billard.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Claude Billard.** Au nom du groupe communiste républicain et citoyen, je tiens à exprimer notre plus totale opposition à l'amendement de M. Larché, qui constitue, avec ceux que MM. Berchet et Girault ont retirés, une attaque sérieuse contre les Franciliens qui sont contraints, pour se rendre chaque jour à leur travail, d'utiliser les transports en commun.

Cet amendement vise, sous de faux prétextes, à diminuer la contribution des entreprises destinée à rendre le prix de la carte orange abordable pour les salariés de la région parisienne.

Il convient de considérer que les entreprises visées par cet amendement sont les principales bénéficiaires de la présence et de l'efficacité du réseau de transports de la région parisienne.

Si cet amendement était adopté, il se traduirait par une augmentation des tarifs de la RATP et des tarifs banlieue de la SNCF, car nous savons tous que ces deux entreprises publiques, très endettées, ne sont pas en mesure d'en absorber le coût dans leurs comptes.

Je rappelle que les tarifs de la carte orange ont déjà considérablement augmenté dans les dernières années, deux à trois fois plus que la hausse des prix, sans que la qualité et la fréquence des moyens de transport utilisés n'aient été, pour autant, améliorées.

En tant que région capitale et région la plus urbanisée et la plus peuplée de France, la région d'Ile-de-France a dû souvent faire des efforts importants.

Les salariés franciliens ne sont pas responsables de la spéculation immobilière qui, depuis vingt ans, les chasse de plus en plus loin du centre de Paris et de leur lieu d'étude ou de travail.

Les personnes qui se rendent à leur travail ou sur le lieu de leurs études ne sont, en aucune manière, des privilégiés.

Cet amendement n° II-3 rectifié est donc antiéconomique puisqu'il pénaliserait les entreprises, intéressées au premier chef par la possibilité donnée à leurs salariés de se rendre au travail dans les meilleures conditions pour pouvoir accomplir leur tâche.

Je demande donc à M. Jacques Larché de faire comme ses collègues, de retirer cet amendement qui vise à exonérer les entreprises de la grande couronne de leurs obligations en matière de transports en commun.

De toute façon, les membres du groupe communiste républicain et citoyen voteront contre s'il est maintenu.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-3 rectifié, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

Je mets aux voix l'article 61.

*(L'article 61 est adopté.)*

**M. le président.** J'appelle en discussion, en accord avec la commission des finances, l'amendement n° II-86 rectifié, tendant à insérer un article additionnel après l'article 63.

#### Article additionnel après l'article 63

**M. le président.** Par amendement n° II-86 rectifié, MM. Billard, Leyzour, Minetti et les membres du groupe communiste républicain et citoyen proposent d'insérer, après l'article 63, un article additionnel ainsi rédigé :

« I. - A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996, un emprunt d'Etat, obligatoire et obligataire est émis auprès des organismes et établissements financiers.

« Cet emprunt, rémunéré au taux du livret A de la Caisse d'épargne, majoré d'un taux de gestion fixé forfaitairement par décret, est utilisé pour permettre le refinancement de la dette de la Société nationale des chemins de fer français et de la Régie autonome des transports parisiens.

« II. - Les plus-values tirées de la cession de titres de taux peuvent être, par dérogation aux dispositions des articles 92 B et 158 du code général des impôts, utilisées pour l'achat des titres de cet emprunt.

« III. - Le terme d'amortissement de cet emprunt est fixé à l'année 2015.

« IV. - Les charges d'intérêt résultant pour l'Etat de l'application des dispositions ci-dessus sont compensées par un relèvement à due concurrence des taux prévus au 2 de l'article 200 A et au premier alinéa du a du paragraphe I de l'article 219 du code général des impôts. »

La parole est à M. Billard.

**M. Claude Billard.** Cet amendement revient sur la question principale posée par les contrats de plan qui lient la Société nationale des chemins de fer français et la Régie autonome des transports parisiens à l'Etat.

Cette question est celle de la structure actuelle des financements des infrastructures de ces deux grands services publics, fondée sur l'utilisation des possibilités d'autofinancement par prélèvement sur le fonctionnement et la recherche de ressources financières tirées du marché.

Cette logique dite d'autonomie de gestion a conduit, depuis plusieurs années, à la suppression massive d'emplois, à la fermeture de lignes dites secondaires, mais

aussi, car tout est lié, au développement de la desserte routière pour les voyageurs comme pour les marchandises. Elle a conduit à l'explosion de la dette de ces deux entreprises publiques.

La SNCF et la RATP assument, chacune à leur niveau, des responsabilités qui sont importantes en matière de développement et d'aménagement du territoire, voire décisives pour le développement économique du pays.

Pour ce faire, elles appliquent les principes de la péréquation tarifaire, que toute régionalisation éventuelle ne peut que venir battre en brèche.

Comment oublier, par exemple, le rôle déterminant de la RATP dans la desserte des grandes zones d'activité de la région d'Ile-de-France, même s'il a fallu, dans de nombreux cas, de longues années de luttes pugnaces pour obtenir telle ou telle ouverture de ligne d'autobus ou telle ou telle prolongation du réseau métropolitain ?

Comment ne pas souligner que la désertification de certaines zones rurales en difficulté est, dans la plupart des cas, liée à la réduction, voire à la suppression, de la desserte ferroviaire, situation que tous les programmes autoroutiers ne pourront jamais modifier ?

Le développement du transport ferroviaire et du réseau de la RATP sont l'affaire de la collectivité nationale.

Notre amendement tend donc à favoriser l'utilisation optimale des ressources de la nation en fonction d'un objectif de développement de ces réseaux, pour le bien et l'intérêt public.

A la fin de 1995, la dette de la SNCF s'élève à 175 milliards de francs pour ce qui concerne les dettes à moyen et à long termes...

**M. Jean-Jacques Hyest.** *Bis repetita...*!

**M. Claude Billard.** Il vaut mieux se répéter que se contredire !

... cette dette entraînant un coût financier de 14 milliards de francs, supérieur à l'excédent brut d'exploitation de l'entreprise.

Notons d'ailleurs que, de 1993 à 1994, la masse salariale de la société n'a crû que de 77 millions de francs, tandis que le déficit financier progressait de 1,186 milliard de francs, ce qui montre encore plus la nécessité d'une source de financement autre que la seule loi du marché obligataire.

Comment ne pas évoquer, par exemple, le fait que, si le Crédit Lyonnais connaît effectivement de grosses difficultés pour ce qui concerne ses activités classées en bilan, il dispose, par ses activités hors bilan - SICAV, par exemple - de quelque 450 milliards de francs de liquidités ?

Nous proposons, par conséquent, d'inciter les établissements bancaires détenteurs de titres de créance sur la SNCF à les échanger contre les titres d'un nouvel emprunt, dont le taux de rémunération pourrait être de 5,25 p. 100, et qu'ils pourront d'ailleurs alimenter par utilisation ou recyclage de titres de taux.

La même remarque vaut, bien entendu, pour la RATP, dont la dette financière à moyen et à long terme s'élevait, en 1994, à un peu plus de 22 milliards de francs, entraînant près de 2 milliards de francs de frais financiers.

Notre proposition porte donc sur un ensemble de dettes financières d'environ 160 milliards de francs, dont le coût, aujourd'hui particulièrement élevé pour la trésorerie de nos exploitants publics, pèse sur la qualité du service rendu aux usagers, qu'il s'agisse d'ailleurs du transport des marchandises ou de celui des voyageurs.

Limiter le taux à 5,25 p. 100 dans un premier temps reviendrait à ramener à un peu plus de 8 milliards de francs des frais financiers qui sont aujourd'hui deux fois plus élevés.

On peut d'ailleurs penser qu'en étalant sur vingt ans l'amortissement de cet emprunt les deux exploitants publics seraient en situation de rembourser à l'Etat le capital emprunté et de ne lui laisser que la charge des intérêts.

Tel est le sens de cet amendement.

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

**M. Auguste Cazalet,** *rapporteur spécial de la commission.* Cet amendement a pour objet de faire émettre un emprunt obligatoire auprès des établissements de crédit, d'une durée de vingt ans et d'un taux de 4,5 p. 100, majoré des frais de gestion, destiné à refinancer la dette de la SNCF et de la RATP.

La RATP n'a pas besoin d'un refinancement de sa dette, à laquelle elle peut faire face. En outre, elle n'est pas liée à l'Etat par un contrat de plan.

En ce qui concerne la SNCF, le contrat de plan tel qu'il est actuellement prévu est plus avantageux que ce qui est proposé par cet amendement, à supposer qu'il soit réalisable.

En effet, cet amendement allège dans l'immédiat la charge de la dette de la SNCF, mais n'allège pas la dette elle-même, qui continuera à augmenter, alors que le contrat de plan peut permettre à la SNCF de voir sa dette réduite de plus de 100 milliards de francs dans les cinq ans qui viennent, notamment grâce à la cession de la part de son patrimoine qui ne concourt pas au transport ferroviaire.

L'effort de l'Etat est donc plus substantiel selon le contrat de plan qu'il ne le serait si cet amendement était adopté.

Au demeurant, la commission n'a pas examiné cet amendement, mais, si elle l'avait fait, elle aurait émis un avis défavorable. (*Murmures sur les travées socialistes.*)

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

**M. Bernard Pons,** *ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.* Avant de répondre à M. Billard et de donner l'avis du Gouvernement sur cet amendement, je voudrais brièvement répondre à M. Alain Lambert concernant l'autoroute A 28.

Je tiens à vous indiquer, monsieur Lambert, que, depuis que j'ai pris les fonctions qui sont aujourd'hui les miennes, je n'ai pas demandé la moindre modification du programme autoroutier. Cela dit, il se peut qu'il y ait eu, avant mon arrivée au ministère, des adaptations ou des modifications.

Je vous propose donc d'organiser avec vous au ministère, le plus rapidement possible, une réunion de travail à laquelle participeraient la direction des routes ainsi que les membres de mon cabinet qui suivent ces dossiers, pour que nous examinions dans le détail la programmation de l'autoroute A 28.

J'en viens à l'amendement n° II-86 rectifié.

Monsieur Billard, le contrat de plan que le Gouvernement propose à la SNCF de signer n'est pas né par l'opération du Saint-Esprit. C'est à la suite de la loi d'orientation des transports intérieurs, adoptée par le Parlement le 30 décembre 1982, à l'époque où M. Fiterman était, au Gouvernement, en charge de ce dossier, que les contrats de plan ont été mis en place. Le premier, signé en 1985, a couvert la période 1985-1989. Le deuxième a couvert la période 1990-1994. Quant au troisième, il devrait être signé depuis un an.

Lorsque je suis arrivé au ministère, Mme Idrac et moi-même avons entendu la direction de la SNCF nous supplier de nous réunir le plus rapidement possible pour élaborer ce contrat de plan et le signer dans les meilleurs délais. L'entreprise a besoin de ce contrat de plan, car elle se trouve dans une situation extrêmement préoccupante : 175 milliards de francs de dettes, 12 milliards de francs de déficit en 1995. C'est une situation qui ne peut pas durer.

Le Gouvernement n'a jamais dit que les 175 milliards de dettes relevaient de la seule et unique responsabilité de la SNCF. Nous savons très bien que, en la matière, les responsabilités sont partagées.

Monsieur Billard, je vous ai entendu tout à l'heure énoncer des contrevérités. Les cheminots sont aujourd'hui terriblement inquiets, et l'on porte une responsabilité très lourde en agissant ainsi.

Jamais il n'a été question de remettre en cause le statut de l'entreprise. La SNCF est une entreprise de service public. Le contrat de plan ne touche en rien au statut de la SNCF, il ne fait aucunement référence au système de protection sociale spécifique ou au régime spécial de retraite des cheminots.

Monsieur Billard, il ne faut pas raconter ainsi des choses qui sont très loin de la vérité. Les cheminots sont inquiets, et je les comprends parfaitement parce qu'on leur a raconté un peu tout et n'importe quoi.

Personnellement, je suis profondément attaché à cette entreprise, qui a d'authentiques lettres de noblesse.

Ceux d'entre nous qui ont un certain âge n'ont pas oublié ce que fut l'attitude de la SNCF pendant la Seconde Guerre mondiale et la bataille du rail évoque de glorieux souvenirs. Je rappelle que la SNCF a reçu la Légion d'honneur en 1951.

La SNCF est une grande entreprise publique et elle a, selon moi, un grand avenir devant elle ; il faut l'aider, mais pas à n'importe quelles conditions ni par n'importe quel moyen.

Le contrat de plan que nous proposons à la SNCF est sans commune mesure avec les deux précédents. Ce n'est pas 37 milliards de francs que nous injectons, c'est la possibilité d'un désendettement de 100 milliards de francs sur cinq ans. Le mécanisme comporte deux temps. D'abord, nous versons sans aucune contrepartie 37 milliards de francs à la SNCF.

Le reste viendra aider l'entreprise dans son effort. Pour tout gain de productivité d'un franc, la SNCF recevra de l'Etat un franc en compensation, ce qui, compte tenu du taux d'intérêt, représentera douze francs de désendettement.

Dans ces conditions, on ne peut pas prétendre que c'est un mauvais contrat. Le président de la SNCF le reconnaît lui-même et M. Fiterman, dans *Le Monde*, voilà quelques jours, ne disait pas autre chose.

Votre amendement, monsieur le sénateur, tend à financer la dette de la SNCF par un emprunt d'Etat obligatoire et obligatoire auprès des organismes et établissements financiers. L'Etat, donc le contribuable, reprendrait en charge intégralement l'endettement de l'entreprise.

Voilà une solution indolore, qui permet d'escamoter à court terme, dans la plus grande facilité, 175 milliards de francs de dette ! Une fois de plus, l'Etat paiera !

Malheureusement, l'Etat ne peut plus payer !

Une telle proposition relève, je le crois, de la politique de l'autruche. Or, le Gouvernement a précisément la volonté de résoudre les vrais problèmes de la SNCF. Il souhaite l'aider à s'adapter véritablement aux grandes

transformations de la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Le contrat de plan propose ainsi un partenariat où les efforts sont partagés et où l'entreprise est responsable.

En conséquence, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° II-86 rectifié, repoussé par le Gouvernement.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant les transports terrestres, les routes et la sécurité routière.

6

### DEMANDE D'AUTORISATION DE MISSIONS D'INFORMATION

**M. le président.** M. le président du Sénat a été saisi :

- par M. Adrien Gouteyron, président de la commission des affaires culturelles, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information sur l'information et l'orientation des étudiants des premiers cycles universitaires ;

- par M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du Plan, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information en Inde afin d'étudier la situation économique de ce pays ainsi que l'état de ses relations économiques, commerciales et financières avec la France ;

- par M. Xavier de Villepin, président de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information au Canada afin d'apprécier l'évolution des relations franco-québécoises et franco-canadiennes.

- par M. Jacques Larché, président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner deux missions d'information : la première, chargée d'évaluer les moyens de la justice ; la seconde, en Polynésie française, en vue de l'examen d'un projet de loi modifiant le statut de ce territoire d'outre-mer.

Le Sénat sera appelé à statuer sur cette demande dans les formes fixées par l'article 21 du règlement.

Nous allons maintenant interrompre nos travaux. Nous les reprendrons à vingt-deux heures quinze.

La séance est suspendue.

**(La séance, suspendue à vingt heures dix, est reprise à vingt-deux heures quinze, sous la présidence de M. Michel Dreyfus-Schmidt.)**

**PRÉSIDENT DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT  
vice-président**

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

## LOI DE FINANCES POUR 1996

### Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** Nous reprenons la discussion du projet de loi de finances pour 1996.

### Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)

#### 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 Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le budget global de l'aviation civile s'élèvera, en 1996, à 9,55 milliards de francs en moyens d'engagements et à 9,57 milliards de francs en crédits de paiement. Cet ensemble regroupe, en fait, des crédits d'origines diverses, en provenance du budget annexe de l'aviation civile, du budget général de l'Etat et du Fonds de péréquation des transports aériens créé cette année.

Dans cet ensemble, le budget annuel de l'aviation civile s'élève à 7,66 milliards de francs, en augmentation de 6 p. 100 sur 1995.

Dans un contexte de rigueur budgétaire et pour tenir compte des difficultés économiques des compagnies aériennes, les taux unitaires des redevances de navigation aérienne alimentant les recettes du budget annexe n'augmenteront pas. La principale d'entre elles, la redevance de route, diminue même de 3,2 p. 100. La hausse des recettes est attendue de la seule augmentation du trafic, qui est toujours en expansion.

Ce budget sera placé sous le triple signe de la rigueur, de la modernisation et de la sécurité.

Rigueur, tout d'abord, en matière de fonctionnement. Malgré la forte croissance du trafic, les dépenses de fonctionnement diminueront de près de 4 p. 100, la priorité allant aux emplois et aux investissements.

En effet, dans ce secteur en expansion, il est notamment prévu la création de cent soixante-huit emplois techniques pour accompagner la reprise du trafic et de dix-neuf emplois administratifs.

La modernisation, ensuite, avec un effort soutenu en matière d'équipement. Les opérations de rénovation, d'équipement et de modernisation des centres de contrôle et des bâtiments techniques seront poursuivies, ainsi que l'ensemble des gros programmes d'informatisation. Une dotation de 1,38 milliard de francs en autorisations de programme et de 1,18 milliard de francs en crédits de paiement leur sera consacrée.

Par ailleurs, 33 millions de francs sont prévus pour le renouvellement de la flotte, l'entretien et la mise aux normes des centres de formation aéronautiques.

Enfin et surtout, priorité est donnée à la sécurité et à la sûreté. Un programme ambitieux d'équipement et de fonctionnement a été décidé par le Gouvernement pour améliorer les procédures de contrôle, mais aussi pour rattraper le retard pris sur certains de nos voisins européens.

Ainsi, sera progressivement mise en place au cours des trois prochaines années une série de dispositifs portant sur l'aménagement des aéroports, pour mieux contrôler les accès, sur le contrôle des bagages de soute et du fret et sur l'inspection-filtrage des passagers.

Pour financer ce programme, les taux de la taxe de sécurité et de sûreté, inchangés depuis 1993, seront majorés de 1 franc. Toutefois, cette augmentation sera sans conséquence pour l'usager, puisque, parallèlement, le taux de la taxe de péréquation des transports aériens sera minoré de 1 franc, afin de ne pas alourdir inutilement la fiscalité.

Avec un montant de 11 francs pour les vols nationaux et 18 francs pour les vols internationaux, cette taxe reste rencore à un niveau moins élevé que celle qui est en vigueur chez nos voisins.

La subvention du budget général, à hauteur de 260 millions de francs, restera stable en 1996.

Enfin, les articles 62 et 63 du projet de loi de finances permettent de mettre un point final au contentieux qui opposait certaines compagnies aériennes à la direction générale de l'aviation civile, et de clarifier les comptes du budget annexe, dont la ventilation était estimée incertaine par la Cour des comptes.

En 1995, le montant du Fonds de péréquation des transports aériens devrait s'élever à 150 millions de francs. Vous savez qu'il a pour mission d'assurer, par des subventions aux entreprises de transport aérien, l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Compte tenu des conditions juridiques dans lesquelles il doit fonctionner, il sera véritablement opérationnel au cours du premier trimestre de 1996.

En effet, la procédure d'attribution des subventions reste très encadrée par le règlement communautaire d'accès au marché, qui prévoit, d'abord, la définition claire d'obligations de service public, puis, dans un second temps, le lancement d'un appel d'offres au cas où aucun transporteur ne se présenterait pour assurer la liaison sans subvention. D'ores et déjà, de nombreux dossiers sont en cours d'examen sur une trentaine de liaisons.

Je crois qu'il s'agit là d'un bon dispositif, ménageant l'intérêt de toutes les parties, de la compagnie jusqu'à l'usager, qui paiera moins cher, en passant par les collectivités locales, qui apportaient également leur contribution, tout cela dans le droit-fil de la grande loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, dont je suis heureux de saluer l'auteur principal. (*Souffrir.*)

Toutefois nous ne pourrions en mesurer pleinement les effets qu'à partir de 1997.

Par ailleurs, je voudrais souligner l'effort réalisé en faveur de la construction aéronautique civile dans ce projet de budget. En effet, pour la première fois depuis sept ans, le ministère va reprendre la politique des avances remboursables à l'industrie aéronautique.

Certes, optiquement, les crédits budgétaires diminuent, mais il s'agit là de l'effet mécanique lié à l'achèvement des programmes passés : l'A 330, l'A 340, le Falcon 2000 et le moteur GE 90.

Les avances remboursables doivent permettre à notre industrie, dans un contexte de concurrence acharnée où les enjeux industriels et financiers sont considérables, de résister à la pression des groupes américains, qui sont grandement avantagés par la baisse durable du dollar et par une politique déterminée du gouvernement américain et même du président.

Nous devons à tout prix préserver nos capacités d'innovation et d'études en ce domaine. Or, malgré les perspectives à long terme de croissance des marchés, les industries aéronautiques ont été victimes des difficultés des compagnies aériennes. En 1994, les livraisons ont atteint leur plus bas niveau depuis dix ans.

Aussi, pour répondre à ces difficultés tout en préservant l'avenir, 226 millions de francs de crédits nouveaux seront ouverts en autorisations de programme, répartis en 186 millions de francs pour le programme CFM XX, qui va remplacer le programme CFM 56, et 40 millions de francs pour un avion de cent places destiné, notamment, au marché asiatique, le transport aérien connaissant, en Asie, un taux de croissance considérable.

Je vois un autre exemple du soutien volontariste du Gouvernement à ce secteur dans les crédits de la recherche, qui sont inscrits au budget de la défense depuis 1995. En effet, les dotations allouées en 1996 progressent de 4,6 p. 100, pour atteindre 680 millions de francs.

Pour sa part, la dotation aux équipements de bord croît de plus de 5 p. 100 en crédits de paiement et de 10 p. 100 en autorisations de programme.

Enfin, les subventions de l'Etat à Météo-France augmentent de 1,2 p. 100, pour s'établir à 1,11 milliard de francs, sur lesquels 225 millions de francs sont réservés aux satellites météorologiques.

Les crédits, en hausse de 4 p. 100, couvriront, non seulement les dépenses relatives aux satellites actuels, mais aussi le développement de futures générations ainsi que le futur satellite européen en orbite polaire.

Par ailleurs, le contrat d'objectif définissant pour cinq ans les obligations réciproques de l'Etat et de l'établissement vient d'être signé. Il permettra de placer dans une perspective pluriannuelle les évolutions de ce service, qui occupe l'un des premiers rangs mondiaux dans son domaine.

Le contrat d'objectif de Météo-France, la politique d'avances remboursables en faveur de la construction aéronautique civile, le Fonds de péréquation des transports aériens en faveur de l'aménagement du territoire : au travers de ces trois instruments très différents, vous pouvez constater, mesdames, messieurs les sénateurs, la même volonté du Gouvernement de se comporter en partenaire dynamique et novateur au service d'une véritable politique du transport aérien. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, si les crédits que j'ai l'honneur de présenter peuvent sembler quelque peu hétéroclites, c'est parce qu'ils regroupent non seulement les moyens consacrés à la Direction générale de l'aviation civile, mais également ceux qui concourent à la construction aéronautique, ainsi que les subventions versées à la météorologie. Je vais donc m'efforcer d'assurer une certaine cohérence à un propos nécessairement court.

L'année 1995 a été, à certains égards, pour le transport aérien, une année de répit. La progression du trafic a confirmé la tendance observée en 1994, donnant à l'activité des compagnies et des constructeurs un ressort sans lequel nous aurions traversé, à l'évidence, une année noire.

L'ouverture du ciel européen est encore à venir, même si l'échéance se rapproche très vite maintenant. Pour autant, l'année 1995 a malheureusement illustré tous les périls auxquels est confrontée l'aéronautique française.

La disparition des monopoles n'est pas complète, mais elle est très largement entamée. Le renforcement de la concurrence peut être positif. Il devrait entraîner une baisse des prix et, éventuellement, susciter une amélioration de la qualité des services et des produits. Mais encore faut-il ne pas en méconnaître le prix en termes d'ajustement des coûts et faire en sorte que les garanties minimales de loyauté soient réunies. Or, sur ce dernier point, force est de constater que l'Europe est nue.

La puissance du dollar, qui se manifeste paradoxalement par sa dépréciation, exerce des effets dévastateurs sur notre industrie aéronautique. La suppression des monopoles d'exploitation aérienne ne s'est pas accompagnée d'une politique communautaire du ciel européen, pas plus que d'un *modus vivendi* social. Les délocalisations opérées par certaines compagnies créent des chômeurs chez les autres. Enfin, pour en revenir à la France, il faudrait s'assurer que les pratiques concurrentielles sont toujours dénuées d'abus, ce qui n'est pas certain.

C'est donc dans ce contexte que doit être apprécié le budget annexe de l'aviation civile pour 1996. Ce dernier s'est substitué, à partir de 1991, au budget annexe de la navigation aérienne. Vous êtes donc à la tête d'un pavillon qui abrite bien des marchandises, si je puis me permettre cet emprunt à M. Chenot.

Vous êtes, monsieur Pons, un ministre parfois chanceux. Avec une masse de 7,66 milliards de francs, le budget annexe de l'aviation civile progresse de 6,2 p. 100 par rapport à 1995. Mais cette chance peut également avoir un effet redoutable, car elle vous conduit à afficher une croissance des charges de personnels de 9,5 p. 100 par rapport à l'an dernier. Le glissement des charges de personnel explique d'ailleurs près de 70 p. 100 de l'augmentation nette des dépenses du budget annexe.

A l'heure où la rigueur s'applique à l'ensemble des fonctionnaires, force est de constater que les personnels de la direction générale de l'aviation civile y échappent. Cette situation ne vous est pas imputable, puisqu'elle provient de la mise en œuvre du protocole triennal du 3 novembre 1994. Mais, monsieur le ministre, il vous faut prendre des dispositions pour que votre administration soit plus consciente de son environnement et des contraintes qu'elle lui impose.

En effet, les dépenses du budget annexe sont financées, pour l'essentiel, par les compagnies aériennes et par les passagers, à travers les redevances de navigation aérienne et la taxe de sécurité et de sûreté. La subvention de l'Etat, ne représente plus, en effet, que 3,4 p. 100 de l'ensemble des recettes.

Le produit des emprunts équivaut à 12 p. 100 des recettes et s'élève à un peu plus de 900 millions de francs, ce qui ne va pas, d'ailleurs, sans susciter quelques inquiétudes sur le niveau d'endettement du budget, même si l'opacité de la gestion de la trésorerie de la direction générale de l'aviation civile ne facilite pas le jugement sur ce sujet.

Mais, pour l'essentiel, les recettes proviennent donc des redevances aériennes. Le produit s'élèvera à 5,5 milliards de francs en 1996. Or, vous le savez, elles sont l'objet de contestations permanentes qui trouvent un écho indénié dans la jurisprudence administrative. Plus grave encore, elles suscitent des refus de paiement de la part de certains usagers, qui entraînent d'incontestables distor-

sions de concurrence. Celles-ci sont d'ailleurs d'autant plus regrettables que le poids des redevances devient, pour les compagnies aériennes, très significatif.

Selon les responsables d'Air France, le coût des services de la navigation aérienne s'élèverait à 30 p. 100 du budget « carburant » de la compagnie. Pour Air Inter, le coût des redevances aurait été multiplié par douze entre 1985 et 1994.

Il faut donc réellement s'efforcer de trouver une solution pour renforcer la solidité juridique des recettes de la direction générale de l'aviation civile et encadrer la progression des coûts. Or, il convient de le faire assez vite car la négociation du prochain protocole ne va pas tarder à être engagée.

Les fonctionnaires de votre ministère sont incontestablement de grands professionnels, monsieur le ministre, mais il faut les rendre conscients de la situation.

On ne peut, parce qu'il se trouve qu'on gère un monopole, exagérer ses revendications au mépris des usagers et des changements qui marquent les conditions d'exercice de l'activité.

Or, il s'avère que le monopole du contrôle de la navigation aérienne est de plus en plus menacé en raison des évolutions techniques et des facteurs institutionnels.

Comment croire que nos voisins européens - je songe notamment à l'Espagne - tiennent pour acquise l'exclusivité de notre compétence dans l'ensemble de l'espace que nous contrôlons ?

Comment imaginer que nous pourrions à la fois promouvoir une Europe du contrôle aérien, entreprise indispensable et raisonnable, et abuser d'un monopole désormais sous examen ?

Comment, enfin, concevoir que les compagnies étrangères acquittent la moitié des redevances aériennes sans qu'elles aient leur mot à dire sur leur évolution ?

Le projet de budget pour 1996 comporte une hausse préoccupante de la fiscalité affectée au budget annexe via une augmentation des taux de la taxe de sécurité et de sûreté. Son produit s'élèverait à près de 730 millions de francs en 1996. Au moment de la création de cette ressource, il était de 62 millions de francs.

Cette évolution n'est guère satisfaisante. Elle révèle que le budget annexe de l'aviation civile finance un nombre croissant d'actions d'intérêt public général, ce qui n'est pas, disons-le, très conforme à la formule du budget annexe.

Elle s'accompagne d'affectations de recettes fiscales qui posent des problèmes de principe. Celles-ci sont appelées à financer des dépenses dont on ne sait pas toujours bien si elles correspondent à des missions d'intérêt général ou à des prestations de services rendues directement aux usagers de l'administration. Si la recherche d'une plus grande sûreté du transport aérien s'impose, elle ne doit pas devenir le prétexte d'un alourdissement de la fiscalité destiné à une tout autre fin.

Un effort de clarification s'impose. Tel est d'ailleurs l'objet de l'amendement n° II-87 de la commission des finances, que nous examinerons dans quelques instants.

Avant d'en venir aux crédits destinés à la construction aéronautique, j'évoquerai le problème de la régularité des transports aériens.

Les performances réalisées en la matière sont évidemment capitales pour les usagers, pour les compagnies et pour l'environnement. Depuis le mois d'avril de cette année, c'est à Eurocontrol qu'il appartient de gérer les régulations.

Après des débuts difficiles, les performances s'améliorent. Mais il s'agit d'une amélioration moyenne qui n'est pas exclusive de retards aux périodes de pointe lorsque le nombre de passagers concernés est important. Les causes des retards sont variables, mais la moitié d'entre eux environ provient du système de contrôle.

Vous avez installé un comité des usagers. C'est bien. Je vous suggère d'ailleurs d'éclairer son jugement en recourant aux analyses des retards d'Eurocontrol afin qu'en particulier le comité soit à même d'apprécier de façon objective les capacités de contrôle affichées par notre pays.

La situation des crédits destinés à soutenir la construction aéronautique paraît pour le moins contrastée.

Les soutiens aux programmes de développement de l'aéronautique civile chutent de plus de 36 p. 100. Cette évolution s'explique, certes, par l'arrivée à maturité de certains programmes.

Dans le même temps, alors qu'aucune avance remboursable nouvelle n'avait été ouverte depuis 1989, l'année 1996 renoue avec les avances remboursables pour deux projets, à savoir le développement du moteur CFM XX et le développement du programme d'avion de cent places. On ne peut d'ailleurs, sur ce point, que se réjouir que l'Etat apporte ainsi son soutien à la construction aéronautique.

Cependant, la modestie des moyens dégagés tient pour beaucoup à l'accord euro-américain du 17 juillet 1992.

Les relations eur-américaines - faut-il le rappeler ? - sont d'ailleurs fort peu satisfaisantes dans ce domaine. Non contents de dissimuler leur soutien à leur industrie aéronautique, les Américains gagnent des parts de marché en dépréciant leur monnaie et interprètent de façon agressive les termes de l'accord.

Mais nous devons également balayer devant notre porte et reconnaître que nous devrions mieux coopérer en Europe et défendre notre industrie aéronautique avec beaucoup plus de détermination.

La situation du secteur est en effet grave. Dans une industrie à haute valeur ajoutée et à profits différés, nous devons tout mettre en œuvre pour maintenir le potentiel de recherche, faute de quoi nous paierions inéluctablement nos retards très cher.

Il est donc important que vous clarifiez vos intentions financières et que vous dressiez le bilan des stratégies mises en œuvre pour que soient poursuivies et intensifiées les coopérations industrielles entre les grands constructeurs français.

Je rappelle au Sénat l'ampleur des enjeux économiques de la construction aéronautique.

Les constructeurs anticipent la livraison de plus de dix mille appareils d'ici à quinze ans, pour un marché de l'ordre de 1 000 milliards de dollars.

Face à ces perspectives, même s'il n'entre pas dans mes compétences d'évoquer les crédits de recherche consacrés à l'aéronautique civile, qui figurent au budget du ministère de la défense, je rappellerai quelques données.

Les Etats-Unis ont mis en place un programme de recherche de 11 milliards de francs sur onze ans pour l'avion supersonique du futur. Le Japon, pour sa part, a lancé un projet de recherche de 1,5 milliard de francs sur huit ans.

Il n'y a pas, en face, de véritable programme européen et la France consacre à cette action quelques dizaines de millions de francs.

Je terminerai en évoquant la situation des crédits versés à Météo-France. Ceux-ci sont en faible progression, mais les difficultés sociales rencontrées récemment dans ce domaine ont pu être apaisées. C'est d'ailleurs heureux s'agissant d'un établissement public de haute qualité dont la capacité de diversification des recettes doit être explorée minutieusement.

Avant de vous indiquer la position de la commission des finances, je souhaiterais, un peu en marge de mes compétences de rapporteur spécial, appeler votre attention, monsieur le ministre, sur le mauvais fonctionnement du fonds de péréquation des transports aériens et solliciter de votre part des explications sur ce sujet.

La commission des finances, en dépit d'importantes réserves et de longues discussions, s'est prononcée pour l'adoption des crédits du budget annexe de l'aviation civile, de ceux du transport aérien et de ceux de la météorologie.

Enfin, je remercie tous les collaborateurs de la commission des finances de l'aide précieuse qu'ils m'ont apportée dans la préparation de ce rapport.

Je rends également hommage aux travaux de mon prédécesseur à ce poste, M. Cartigny, qui avait également accompli un important travail au service de l'aviation civile. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

**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, madame le secrétaire d'État, mes chers collègues, je ne reprendrai pas ici en détail l'exposé des dotations du budget annexe de l'aviation civile et des crédits de la section « Transports aériens » du budget des transports. L'excellente présentation que vient d'en faire M. Yvon Collin, rapporteur spécial de la commission des finances, rendrait, à mon sens, quelque peu superfétatoire un tel exercice.

Sur ce point, je me limiterai à trois observations sous la forme d'un regret, d'une approbation et d'un étonnement.

Mon regret résulte de l'augmentation de la taxe de sécurité et de sûreté. La pause aura été de courte durée. Depuis sa création, voilà neuf ans, cette taxe aura connu une progression de quelque 260 p. 100 !

C'est beaucoup, et ce d'autant plus que, aujourd'hui, cette fiscalité alourdit qui pèse sur le transport aérien s'applique à un secteur gravement ébranlé sur le plan économique, même si l'intérêt de la finalité « sécurité-sûreté » n'échappe à personne, ce qui modère le regret !

Mon approbation concerne la poursuite du basculement d'une partie des dépenses de la recherche aéronautique du budget des transports vers le budget de la défense.

J'avais vivement souhaité une telle évolution en 1993, notamment après les propos très acerbes tenus alors par le président des États-Unis à l'encontre d'Airbus Industrie. Notre système de soutien à l'industrie aéronautique se trouve en effet ainsi réorienté vers une accentuation des aides à la « recherche amont ». Cela le rapproche de celui qui existe aux États-Unis et expose donc moins nos mécanismes budgétaires aux critiques d'outre-Atlantique.

Ce qui étonne la commission des affaires économiques, c'est la situation du Fonds de péréquation des transports aériens.

Créé, au début de l'année, à la fois par la loi de finances de 1995 et par la loi du 4 février 1995, ce fonds devrait disposer, à la fin de 1995, d'environ 130 millions de francs.

L'attribution de ces ressources est attendue avec impatience par certaines compagnies régionales qui assurent des dessertes éligibles aux soutiens du fonds. Les résultats de certaines d'entre elles les mettent, en effet, dans une position financière périlleuse. D'ailleurs, à cette occasion, lorsque je faisais partie du comité Abraham, j'avais moi-même souhaité la création d'un tel fonds.

Pourtant, en raison de la lourdeur des textes communautaires applicables en l'espèce, les premières aides du fonds ne pourront pas être versées au mieux avant avril-mai 1996, soit quinze mois d'attente, ce qui est un peu long.

Monsieur le ministre, ne serait-il pas possible d'envisager, pour les cas les plus critiques, de mettre en place, à titre transitoire, un mécanisme d'« avance sur subventions futures » assurant une intervention du fonds dès maintenant ?

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Eh non !

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** Ce serait une réponse pragmatique et heureuse à des situations toujours difficiles.

En conclusion de ce bref survol budgétaire, on peut affirmer que, d'une manière générale, les dotations de l'aviation civile et du transport aérien sont orientées de manière positive. La commission des affaires économiques et du Plan s'en réjouit et vous en donne acte, monsieur le ministre.

En revanche, la situation économique des secteurs d'activité couverts par ces dotations est extrêmement préoccupante, et c'est sur ce point que je voudrais formuler quelques observations.

Les difficultés dans lesquelles se débattent Air France et Air Inter, nos deux compagnies aériennes publiques, sont trop connues pour qu'il soit nécessaire de les évoquer plus avant ici.

Sous plusieurs aspects, d'ailleurs, la situation d'Air Inter peut paraître encore plus préoccupante que celle d'Air France.

En effet, l'ébranlement qu'a causé à la compagnie intérieure l'irruption d'une concurrence aérienne pluraliste sur ses lignes antérieurement sous monopole est d'autant plus inquiétant qu'il s'est accompagné de mouvements sociaux sporadiques reflétant parfois la défense de corporatismes dépassés.

Nul ne devrait oublier, à Air Inter – permettez-moi de le rappeler avec un peu de solennité – que le marché est un tuteur beaucoup plus exigeant que l'État et qu'il peut même être sans pitié.

Je voudrais souligner ici que le président du groupe Air France assume une très lourde tâche ; je crois qu'il convient de rendre hommage à la fermeté et au courage avec lesquels il accomplit sa mission, dans l'intérêt non seulement du transport aérien de notre pays, donc de l'économie, mais aussi de l'image des ailes françaises : notre pays est sans aucun doute l'un de ceux qui ont le plus apporté à l'épopée de l'aviation. Quelle insulte serait adressée ainsi à nos pionniers si, d'aventure, nos couleurs venaient à disparaître du ciel !

Au-delà même du groupe national, la situation financière du transport aérien français est assez inquiétante. D'aucuns tendent même à considérer ce secteur comme sinistré, et certaines organisations syndicales réclament un

moratoire dans la mise en œuvre de sa libéralisation communautaire pour donner un temps de respiration à la profession.

La commission des affaires économiques doute qu'un tel moratoire puisse être accepté par l'Union européenne. Cependant, à titre personnel, je me demande si les restructurations en cours dans le transport aérien ne pourraient pas être soutenues par le Fonds social européen.

J'apprécierais vivement de connaître votre sentiment sur ce point, monsieur le ministre.

L'intérêt que j'ai toujours porté au transport maritime et les risques que les pavillons de complaisance étrangers font courir à l'emploi de nos marins expliquent sans doute que je sois très sensible aux dangers que peut représenter, dans le transport aérien, un réel « dumping social ».

Certains opérateurs européens recourent déjà à des prestataires de services étrangers, à de la main-d'œuvre ou à des avions de compagnies non européennes, afin d'abaisser leurs prix de revient. Ils disposent ainsi d'un avantage concurrentiel significatif.

Ainsi, Swissair a délocalisé ses services de comptabilité en Inde ; Lufthansa s'apprête à délocaliser en Chine une grande partie de sa maintenance, et la compagnie allemande vient de négocier avec les syndicats la possibilité d'embaucher 10 p. 100 de son personnel navigant commercial à l'étranger, sous contrat local.

En France, notre droit est très strict en ce qui concerne le détachement de personnel ; le danger de délocalisation ne paraît donc pas immédiat pour les emplois pourvus en France.

Cependant, si, lors de la libéralisation complète des droits de trafic communautaires, certains de nos partenaires sont moins exigeants, des équipages ou des avions extracommunautaires recouverts du pavillon d'un Etat de l'Union européenne pourraient être employés dans le ciel des Quinze.

Il en résulterait alors des distorsions de concurrence favorisant des détournements de trafic qui, de proche en proche, pourraient déstabiliser l'ensemble du transport aérien européen. Cela pourrait même aller jusqu'à mettre en jeu la sécurité des vols.

En vue d'éviter cette dérive, les mesures existant en France doivent, selon la commission des affaires économiques, trouver sans délai un prolongement communautaire pour être efficaces dans le cadre de l'achèvement du marché intérieur.

Sur ce point, la commission des affaires économiques a tout particulièrement souhaité être informée de l'état des négociations avec nos partenaires de l'Union européenne.

Les perspectives sont également sombres à Aérospatiale et à la SNECMA. Pour ces entreprises publiques, la question qui se pose est celle de leur recapitalisation, l'insuffisance de leurs fonds propres au regard de leurs dettes les plaçant dans une situation critique.

D'un point de vue plus général, nous le savons bien, l'industrie aéronautique française et européenne est actuellement étouffée par le taux anormalement bas du dollar. Le dollar la tue !

Ne peut-on, en l'espèce, au vu des considérables enjeux stratégiques que représente cette industrie, parler de « dumping monétaire » ? S'il n'est pas absolument délibéré, il est tout au moins étrangement favorable aux intérêts bien compris des constructeurs américains !

Quelles mesures l'Europe est-elle à même de prendre pour résoudre ce problème endémique qui menace des pans entiers de son appareil de production ?

L'avènement de la monnaie unique, prévu pour 1999, sera-t-il de nature à modifier les actuels rapports de force ?

Telles sont les interrogations fortes exprimées par la commission des affaires économiques et du Plan.

Je n'évoquerai, enfin, la situation des aéroports que pour me féliciter, monsieur le ministre, de la promptitude et de la vigueur avec lesquelles vous avez donné suite aux conclusions du rapport d'étape de la mission « Doufiagues », dont je suis l'un des membres.

L'atout extraordinaire que constitue la plate-forme de Roissy-Charles-de-Gaulle doit, en effet, être conforté. L'approfondissement du dialogue avec les riverains de Roissy, le développement de nos grands aéroports de province, la maîtrise de la qualité de l'environnement et l'aménagement aérien du territoire doivent désormais constituer les axes majeurs de la politique d'accompagnement du développement de Roissy.

Sur ce dossier, la commission des affaires économiques et du Plan souhaiterait savoir à quelle date pourrait commencer la réalisation des deux nouvelles pistes recommandées.

J'avais également l'intention d'évoquer le contrôle aérien, mais mon excellent collègue l'a fait avant moi en des termes si précis qu'il n'est pas nécessaire d'y revenir.

Telles sont les quelques observations que je souhaitais formuler, mes chers collègues. La commission des affaires économiques et du Plan vous propose l'adoption de ce projet de budget. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**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, 16 minutes ;

Groupe socialiste, 13 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 5 minutes ;

Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe, 5 minutes.

La parole est à M. Billard.

**M. Claude Billard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le contexte dans lequel nous sont présentés les crédits du budget des transports aériens et du budget annexe de l'aviation civile est extrêmement préoccupant.

En effet, la crise que traverse le transport aérien est profonde. Les difficultés auxquelles il se heurte s'appellent « déréglementation » et « ultralibéralisme ». Dans un contexte de concurrence sauvage, les compagnies aériennes veulent à tout prix comprimer leurs coûts d'exploitation pour conquérir des parts de marchés. La déréglementation est la source de bien des maux dont souffrent nos compagnies nationales : dérives tarifaires, concurrence destructrice, suppression d'emplois.

Elle s'est traduite dans notre pays par l'ouverture des lignes intérieures les plus rentables pour Air Inter aux compagnies étrangères et par un trafic de plus en plus intense, qui porte atteinte à l'environnement.

Tout cela est particulièrement néfaste pour l'ensemble de la filière aéronautique, qui ne reçoit toujours pas, à ce jour, un soutien public à la hauteur des enjeux.

Cette politique libérale frappe de plein fouet Air France. La compagnie nationale connaît, certes, une amorce de redressement, mais ses salariés ne bénéficient

pas des retombées des efforts que la direction leur a demandés. Ses résultats sont au-dessous des prévisions, et l'objectif d'un retour à l'équilibre en 1997 semble difficile à atteindre.

La diminution du trafic et la baisse des recettes ont amené la direction de l'entreprise à prendre des mesures visant à intensifier la réduction des coûts ; il s'en est ensuivi une recherche de gains de productivité aux conséquences désastreuses sur le plan social, tout particulièrement pour le personnel navigant.

La situation d'Air Inter n'est pas moins alarmante. C'est la principale victime de la déréglementation. Accélérer la politique de libéralisation sous la pression de la Commission de Bruxelles et ouvrir à la concurrence les lignes les plus rentables du réseau aérien intérieur, c'est se livrer à une véritable programmation de l'affaiblissement de cette compagnie.

Par conséquent, les sénateurs de notre groupe soutiendront l'action unitaire organisée par les syndicats des navigants d'Air France et d'Air Inter, jeudi prochain, pour s'opposer aux effets de cette politique libérale.

Par ailleurs, la déréglementation de l'espace aérien a fait voler en éclats le système de péréquation tarifaire qui permettait à Air Inter de jouer son rôle en matière d'aménagement du territoire. A cet égard, le Fonds de péréquation des transports aériens, qui remplace l'ancien système, n'est pas une réponse satisfaisante à la politique de libéralisation. Le maintien des liaisons d'aménagement du territoire est nécessaire, mais il est anormal que la charge en soit supportée par les usagers, qui payent le coût de la déréglementation. Il appartient donc à l'Etat d'assurer une desserte équilibrée du territoire ; c'est, en effet, une mission de service public.

La construction aéronautique subit, elle aussi, les contrecoups des difficultés que connaît le transport aérien. Elle est, elle aussi, en crise : l'avenir d'Aérospatiale et de la SNECMA est notamment menacé par la faiblesse des commandes ; pour préserver l'existence de cette dernière, l'Etat actionnaire doit jouer son rôle en opérant une recapitalisation importante. Il devient impératif aussi, je crois, de changer de stratégie industrielle.

Les soutiens publics sont très, insuffisants dans le domaine de la recherche et du développement. Certes, monsieur le ministre, il faut noter - cela a été souligné avant moi - que, pour la première fois depuis 1989, vos crédits comprennent des avances remboursables pour deux nouveaux programmes ; mais si les crédits de recherche en amont progressent, cette augmentation reste insuffisante au regard des besoins de nos sociétés nationales.

Par ailleurs, si le projet de budget annexe de l'aviation civile se présente en hausse, cette dernière est due uniquement à la croissance attendue du trafic ; cette année encore, la subvention de l'Etat et les crédits en faveur des programmes aéronautiques sont en diminution. Cette évolution consacre la débudgétisation engagée.

Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, décidément, force est de constater que ce projet de budget traduit la volonté de maintenir le cap des orientations libérales de déréglementation.

Nous ne partageons pas ces orientations, car nous pensons qu'elles sont néfastes à l'efficacité et à la qualité du transport aérien français, ainsi qu'aux personnels. Pour ces raisons, les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen ne peuvent voter ce projet de budget.

**M. le président.** La parole est à Mme Bergé-Lavigne.

**Mme Maryse Bergé-Lavigne.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, « dans dix ans, il ne restera au monde que deux constructeurs aéronautiques, et ils seront tous les deux américains », déclarait voilà quelques mois un dirigeant de Boeing. Funeste prophétie ou défi à relever par les industries européennes, notamment françaises ? Que faisons-nous ? Que fait le Gouvernement, monsieur le ministre, pour soutenir cette gageure, pour tenir bon dans le bras de fer phénoménal engagé par les constructeurs américains ?

Le projet de budget de la construction aéronautique pour 1996 donne-t-il les moyens à notre industrie de résister dans ce contexte de guerre économique ?

Il y a certes du positif, comme vous l'avez dit, monsieur le ministre. Le projet de loi de finances prévoit, en reprenant le système des avances remboursables, de soutenir deux nouveaux programmes : le moteur CFM XX, développé par la SNECMA, et l'avion de cent places, qui est dans les cartons d'Aérospatiale.

Malgré cela, les crédits alloués par le Gouvernement à la construction aéronautique baissent de 42 p. 100 en autorisations de programme et de 30 p. 100 en crédits de paiement.

Rien n'est prévu, dans ce budget, pour un programme dont le lancement est pourtant attendu avec impatience, celui de la version raccourcie de l'A 330, l'A 329, indispensable pour assurer la succession des A 300 et A 310.

Il n'y a pas de crédits civils, non plus, pour les hélicoptères ni pour les avions d'affaires dérivés des Falcon 50 et Falcon 900.

Tout le monde a évoqué les crédits affectés à la recherche en amont, mais que valent les 680 millions de francs affectés aux études et au développement gérés par la défense nationale face aux millions de dollars - l'équivalent de 7 milliards de francs par an - du budget fédéral des Etats-Unis qui, transitant par la NASA, profitent à la construction aéronautique civile américaine ?

Le volume d'investissement dans la recherche sur le projet d'avion supersonique du futur est infime en Europe par rapport à ce qu'il est aux Etats-Unis. Si cette situation perdure et si un avion supersonique est lancé dans les prochaines années, l'Europe, en particulier la France, n'y participera pas, ou seulement avec un rôle mineur.

Entendez-vous, monsieur le ministre, abandonner ce secteur aux seuls Américains et Asiatiques ? Il serait désespérant que les concepteurs du Concorde soient exclus de la conception de son successeur pour défaut de compétences techniques dû à l'absence d'investissements dans la recherche ! Je souscris tout à fait aux conclusions de notre collègue Yvon Collin sur ce sujet.

Ces dispositions budgétaires ne sont pas de nature à conforter notre industrie aéronautique, à la soutenir face à la férocité de la compétition internationale, plusieurs fois soulignée ici, et face à la fusion des deux géants américains, Boeing et Mc Donnell Douglas, bien soutenus par l'administration Clinton et aidés par un dollar sous-coté.

Dans cet environnement hostile, voici, de plus, que se succèdent les échecs commerciaux. Après la commande ratée auprès de South Africa, voilà que Singapore Airlines commande soixante-dix-sept appareils à Boeing et pas un seul à Airbus.

En dehors du fait positif, qu'il faut souligner, de la reprise du marché, ce choix a jeté la consternation dans nos entreprises. Cette commande représente, en effet, près de deux années de production de gros porteurs pour Airbus.

Le personnel commence à s'inquiéter sérieusement de cette spirale d'échecs commerciaux, dont les causes sont de plus en plus mal identifiées et qui risquent de peser sur d'autres compagnies à l'heure du choix.

Chacun se réjouit des excédents de notre commerce extérieur, et la vente des Airbus en est le poste le plus important. Monsieur le ministre, le Gouvernement s'est-il enquis des raisons de ces échecs, que nous voudrions bien comprendre ? Avez-vous enquêté auprès des postes d'expansion économique ? Avez-vous interrogé Airbus Industrie ?

Quand on constate l'énergie déployée par le président Clinton, véritable VRP de l'industrie aéronautique américaine, on ne peut qu'être étonné par la timidité, la frilosité, la discrétion du gouvernement français en cette matière.

Ah, monsieur le ministre, si le Président de la République mettait autant de vigueur et d'obstination à défendre à l'étranger les produits de notre aéronautique qu'il en met à poursuivre les essais nucléaires ! (*Protestations sur les travées du RPR.*)

**M. William Chervy.** Très bien !

**Mme Maryse Bergé-Lavigne.** La direction d'Aérospatiale a annoncé la suppression de 4 000 emplois et a mis en avant les besoins de recapitalisation de notre entreprise nationale.

J'ai interrogé plusieurs fois M. Millon, le ministre de tutelle, sur les orientations et les projets de développement industriel que l'Etat actionnaire soutient pour cette entreprise. Il ne me fut fait que réponses vagues et imprécises, des réponses « bateau », si j'ose dire. (*Sourires.*)

J'attends de vous, monsieur le ministre, que vous répondiez avec moins de nonchalance et plus de précision à nos demandes d'information.

Il semble que le Gouvernement attende le plan de restructuration préparé par la direction d'Aérospatiale avant de se prononcer sur la recapitalisation de notre industrie nationale.

Monsieur le ministre, qu'entend le Gouvernement par « restructuration » ? Le Gouvernement accepterait-il une restructuration avec les suppressions d'emplois annoncées ? A quelle hauteur l'Etat acceptera-t-il de recapitaliser ? Ouvrirez-vous l'entreprise au secteur privé ? Le Gouvernement a-t-il un plan de développement industriel de l'aéronautique française ou bien estime-t-il que notre pays n'a plus les moyens d'entretenir une branche aérospatiale ?

Le Gouvernement doit éclaircir sa stratégie - s'il en a une ! - et l'exposer aux parlementaires, bien sûr, mais aussi aux salariés.

Je parle également ici au nom de Marie-Madeleine Dieulangard et de François Autain, sénateurs de la Loire-Atlantique, département où l'on trouve des usines d'Aérospatiale. Ils pourraient vous dire, comme moi, l'extrême inquiétude des salariés d'Aérospatiale face à leur avenir : lorsque l'on annonce des licenciements, on se demande toujours qui le fléau va frapper !

Mais les personnels sont aussi soucieux du devenir de leur entreprise. Or, ils sont tenus complètement dans l'ignorance de ce qui se prépare dans les coulisses des cabinets ministériels et dans le secret des bureaux de direction. Au hasard, entre deux portes, on leur dit que

les interlocuteurs gouvernementaux semblent conscients des difficultés d'Aérospatiale et auraient exprimé leur volonté d'aider la société. Mais aucune information vérifiable et sérieuse n'a été donnée aux délégués syndicaux, ni sur l'âge requis pour les départs anticipés éventuels, ni sur le nombre réel de personnes concernées par les suppressions d'emplois, ni sur les futurs moyens de croissance de l'outil industriel.

Un jour ou l'autre, il est à craindre que le Gouvernement ne sorte son plan pour Aérospatiale, un plan tout ficelé, élaboré sans concertation, sans consultation ni des salariés ni du Parlement, un plan à prendre ou à laisser, non négociable. On peut le craindre, car c'est, hélas ! la méthode qui a été employée pour la sécurité sociale, la SNCF et les étudiants, cette méthode rigide qui met des millions de personnes dans la rue et qui bloque le pays.

**M. René Régnault.** Eh oui !

**Mme Maryse Bergé-Lavigne.** J'espère donc, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, que, tirant la leçon des événements actuels et désirant rompre avec le peu de considération dans lequel est tenu parfois le Parlement, vous aurez la sagesse et l'amabilité de nous fournir le maximum d'informations possible sur le devenir de notre industrie aéronautique. (*Applaudissements sur les travées socialistes et sur celles du groupe communiste républicain et citoyen.*)

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

**M. Jacques Habert.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans la vie des entreprises comme dans celle des peuples, il est des moments de vérité. Et il y a beaucoup d'entreprises dans notre pays qui, malheureusement, connaissent actuellement ce moment de vérité. Air France se trouve parmi celles-ci.

A la fin de 1993, la compagnie était sous le coup d'une triple crise : une crise économique, avec plus de 7 milliards de francs de pertes, chiffre jamais atteint dans son histoire ; une crise sociale, avec le plus grave conflit qu'elle ait eu à traverser depuis 1971 ; une crise d'organisation enfin, puisque ses structures trop lourdes étaient impropres étant donné le nouvel environnement de concurrence auquel elle devait faire face.

En 1994, vous le savez, une nouvelle équipe s'est attaquée à tout cela en même temps. Elle ne s'est pas engagée simplement dans une modernisation interne ou dans un projet d'économies ou d'équilibre : le plan présenté par Christian Blanc, et approuvé par le vote de tous les personnels, constitue une véritable révolution au sein de l'entreprise et devrait permettre la reconstitution, la modernisation de la compagnie.

Les premiers résultats ont été encourageants. A mi-parcours du plan de sauvegarde défini de façon à être bénéficiaire en 1997, le déficit est tombé de plus de 7 milliards de francs, en 1993, à 3,6 milliards de francs pour l'exercice 1994-1995.

Mais voici qu'il y a quelques semaines seulement une nouvelle grève, celle des PNC, c'est-à-dire du personnel navigant commercial, et notamment des hôtesses de l'air, a failli tout remettre en cause.

Le plan Blanc demandait à tous les salariés un effort considérable. Il s'agissait d'obtenir une amélioration de 30 p. 100 des gains de productivité. Toutes les catégories d'employés s'y sont attelées. Le personnel au sol en est déjà arrivé à 26 p. 100, si j'en crois les chiffres donnés par un grand hebdomadaire récemment. Les pilotes,

pourtant réputés ingouvernables, ont accepté de voler davantage pour le même salaire, ce qui a permis 24 p. 100 d'économies.

Restent les PNC, en retard de 10 p. 100 sur les buts fixés, et qui, semble-t-il, dénoncent maintenant l'accord qu'ils ont pourtant signé. Cependant, ils ne sont pas plus mal traités que dans les compagnies étrangères, bien au contraire. Le rapport Berger révèle, entre autres, que les traitements d'Air France sont de 40 p. 100 supérieurs à ceux, par exemple, de Lufthansa.

On a quelque mal à comprendre que les hôtesses anciennes s'opposent au recrutement de 1 200 jeunes parce qu'elles seraient embauchées à des salaires inférieurs de 20 p. 100 aux leurs !

Bref, cette crise, bien qu'apparemment peu fondée et limitée à une catégorie particulière de personnels, n'en est pas moins sérieuse. Vous avez même avancé, madame le secrétaire d'Etat, qu'elle vous semblait « très grave ». Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est aujourd'hui ?

Les Français de l'étranger, que j'ai l'honneur de représenter avec nombre d'autres collègues, mesurent tous les jours combien il est essentiel, pour le rayonnement de la France, d'avoir dans les airs un pavillon national présent et respecté. Air France constitue, pour tous nos compatriotes expatriés, le lien le plus direct avec la mère patrie.

On ne peut pas croire que ce pavillon, ce lien, pourrait un jour manquer. Et, pourtant, méfions-nous ! Je pense à des exemples vécus : voilà quarante ans, l'orgueilleuse Pan Am, après avoir lancé les premiers avions de ligne au-dessus de l'Atlantique, couvrait de son réseau le globe tout entier. Personne ne pouvait alors imaginer que cette grande compagnie s'effondrerait. Eh bien, aujourd'hui, elle a complètement disparu !

Le monde change vite. Air France doit donc s'adapter le plus rapidement possible aux conditions nouvelles. Les compagnies les plus performantes ont déjà procédé aux ajustements nécessaires pour parvenir à réduire les coûts et à maximiser les revenus. Bien sûr, cette modernisation doit être négociée avec les partenaires sociaux, mais elle est absolument nécessaire, indispensable. Chacun doit y mettre du sien et l'aborder dans un esprit positif.

Aujourd'hui, on voit plusieurs compagnies étrangères décoller littéralement. Air France, quant à elle, plafonne à mi-hauteur. Or le temps presse. La déréglementation va intervenir dans quelques mois, voire dans quelques semaines, et la libération totale du ciel est prévue pour 1997. Dès lors, la question qu'il faut se poser est la suivante : serons-nous prêts pour cette redoutable échéance ?

Nos rapporteurs, notamment M. Jean-François Le Grand, ont rappelé, par ailleurs, toutes les inventions des compagnies étrangères pour diminuer les coûts, notamment en employant des moyens – tels délocalisations et embauches d'étrangers – dont nous-mêmes ne pouvons ni ne voulons disposer.

Par conséquent, la concurrence est dure, le danger est certain. Ce qui est sûr aussi, monsieur le ministre, c'est qu'il vous faut contribuer à assainir cette situation et participer à la poursuite des objectifs visés.

Le Gouvernement doit soutenir ces plans de redressement, notamment celui d'Air France. Il doit intervenir, ici comme d'ailleurs dans bien d'autres domaines de l'aviation civile qui ont été cités par nos rapporteurs et par d'autres intervenants, avec toute son autorité et tous les moyens dont il peut disposer.

C'est pour assurer cette autorité et conforter ces moyens qu'en tout cas, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, nous voterons ce soir votre projet de budget. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants, et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Serge Vinçon.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avant d'aborder les questions que me suggère ce projet de budget pour 1996, permettez-moi d'évoquer le souvenir de deux anciens collègues.

Notre ancien collègue Marcel Fortier nous a quittés. Ceux qui l'ont connu se souviennent de sa passion pour l'aviation. Il avait bataillé au moment où les autorités américaines refusaient l'atterrissage du Concorde à l'aéroport de New York ; il avait recommencé, vingt ans plus tard, lorsque le contentieux entre Airbus et les Etats-Unis entraînait dans une phase aiguë...

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Serge Vinçon...** et avait alors conduit une mission de la commission des finances qui est à l'honneur du Parlement. Les plus anciens se souviennent de sa générosité et de son enthousiasme. Au nom du groupe du RPR, je tiens à saluer sa mémoire.

Quant à notre ancien collègue Ernest Cartigny, il était devenu en quelques années le grand spécialiste de l'aviation civile. Sa compétence et son autorité dans ce domaine étaient grandes et appréciées. J'étais à ses côtés en 1991, lorsqu'il présida les travaux de la commission de contrôle d'Air France. Je lui dois beaucoup dans la connaissance de ce dossier de l'aviation civile.

Après ce rappel personnel, j'en viens à Air France.

Je veux rendre hommage d'emblée au travail qui a été accompli par la compagnie nationale, tant par le président Blanc, au niveau de la direction, que par les personnels. On mesure, aujourd'hui, combien la SNCF ferait bien de s'inspirer de cet exemple !

Nous connaissons tous les résultats de la compagnie, que chacun pourra interpréter à sa façon.

Certains y verront une amélioration incontestable, puisque le déficit, qui était de l'ordre de 8,5 milliards de francs, en 1993, sera ramené à environ 1,5 milliard en 1995. Nous sommes entrés dans un cercle vertueux ; les gains de productivité ont été massifs et approchent, pour certaines catégories, les 20 p. 100 attendus.

D'autres s'inquiéteront du chemin qui reste à parcourir pour parvenir à l'équilibre : redresser le chiffre d'affaires, stabiliser les recettes unitaires et les parts de marché, et surtout gagner les 10 p. 100 de productivité qui manquent encore pour atteindre l'objectif fixé.

Ces 10 p. 100, on le sait, seront difficiles à obtenir, mais y renoncer c'est se condamner, dans le meilleur des cas, aux seconds rôles et, dans le pire, à la faillite. Certains croient encore qu'Air France est invulnérable, que l'Etat sera toujours derrière. Ils se trompent.

Comment parvenir à rattraper ce retard ?

Je ne parlerai pas de la recapitalisation, de l'organisation en centres de profit due au repyramidage et surtout des efforts énormes consentis par le personnel, qui ont permis le sursaut de la compagnie.

Mes propos concerneront les effectifs. Certains concurrents ont trouvé la réponse en supprimant 20 000 emplois, comme British Airways au moment de

sa privatisation, ou 9 000 emplois, comme Lufthansa entre 1992 et 1994, compagnie déclarée « au bord de la ruine » en 1991.

Air France a choisi de réduire ses effectifs sans licenciements secs. L'effort est moins brutal, mais les résultats sont aussi moins rapides. Le plan d'allègement sera donc poursuivi et la compagnie a annoncé un nouveau plan social de départs volontaires des personnels navigants commerciaux, dont l'ampleur et le coût sont encore inconnus. Peut-être pourriez-vous, monsieur le ministre, nous apporter quelques précisions à ce sujet.

De plus en plus de compagnies grignotent sur les coûts en délocalisant leur comptabilité, l'entretien des avions ou en recrutant des stewards et des hôtes du Sud-Est asiatique.

Air France s'est toujours refusée à prendre ce tournant, que je considère comme une dérive sociale ; mais pour combien de temps ?

La compétition n'est pas seulement rude, elle est impitoyable.

Sur ce registre des coûts de personnels, Air France a choisi un remède plus souple, en prévoyant d'embaucher des personnels navigants commerciaux avec un différentiel de coût de l'ordre de 20 p. 100 par rapport au personnel en place.

On mesure la gravité de la situation pour en arriver là, car une telle solution n'est certainement pas facile à gérer dans l'entreprise ; elle est cependant préférable à la solution de facilité qui consiste à recruter des hôtes thaïlandaises, par exemple.

Monsieur le ministre, en début d'année, votre prédécesseur avait alerté nos partenaires de l'Union européenne sur cette dérive particulièrement sournoise qui s'inspire des pratiques douteuses de la navigation maritime. Contre toute attente, cette proposition n'avait reçu qu'un accueil mitigé, et la Commission européenne a seulement été chargée d'élaborer un rapport.

La menace est précise, la cohésion sociale est en danger, et la Commission européenne rédige un rapport ! Est-ce un moyen d'enterrer la question ? On peut le craindre.

Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, où en est cette étude et dans quelle direction nous allons nous orienter : le libéralisme et le chacun pour soi ou l'éthique et la cohésion européenne ? L'enjeu me paraît capital, et je suis convaincu que la voix de la France sera entendue et qu'elle saura convaincre.

En s'engageant à verser 20 milliards de francs pour alléger la dette de la compagnie, l'Etat a pris ses responsabilités. On entend souvent dire que ces 20 milliards de francs auraient été plus utiles ailleurs. Il faut donc que la compagnie et ses personnels soient à la hauteur des espoirs que la nation a mis en eux.

Certains accusent les contraintes du service public : l'absence du libre choix des avions, le maintien de lignes « diplomatiques » coûteuses. Cela ne paraît pas constituer des arguments solides au regard de l'ampleur des difficultés de la compagnie, mais il serait souhaitable d'avoir une évaluation chiffrée des contraintes de ce type.

J'évoquerai maintenant, brièvement, la construction aéronautique, qui nous inspire des inquiétudes plus profondes.

La récente commande par Singapore Airlines de soixante-dix-sept Boeing 777, au détriment de l'Airbus A 330, est une mauvaise nouvelle. Selon les commentateurs, l'offre d'Airbus aurait été plus compétitive en termes de prix malgré le faible niveau du dollar, qui

donne un avantage aux compagnies américaines. Mais, pour reprendre les termes d'un article du journal *Le Monde*, « ce ne fut pas le critère déterminant ». Singapore Airlines a de surcroît décidé d'équiper ses appareils de moteurs Rolls Royce, de préférence à des moteurs franco-américains. C'est pour nous une double déception.

Sur un autre point, notre ancien collègue Ernest Cartigny avait estimé que le regroupement des crédits de recherche dans le seul budget de la défense présentait de gros risques. En effet, deux annulations de crédits sont intervenues cette année. Mais votre annonce, à l'instant, monsieur le ministre, de la reprise de la politique d'avances remboursables doit être appréciée.

Les crédits de recherche font notre industrie de demain, c'est bien connu. Qu'en est-il pour les recherches sur les très gros porteurs, sur l'avion supersonique, sur l'avion de cent places ?

Le premier projet semble reculer. Est-ce exact ?

Le deuxième est visiblement accaparé par les Américains, qui investissent des sommes considérables. Le président d'Aérospatiale déclarait récemment : « Le problème n'est pas de savoir si le futur supersonique sera américain ou européen, mais si l'Europe participera à l'avion américain ». Encore faut-il être en mesure de participer !

Les Américains se concentrent dans des proportions peu imaginables en France ; je pense aux regroupements Northrop-Grumman, Lockheed-Marieta et, tout récemment, Boeing-Mc Donnell Douglas, qui préfigurent ce que sera la compétition dans l'aéronautique dans dix ans. En réalité, les Américains ont décidé de tuer l'industrie aéronautique européenne.

Quelle sera la réponse, la stratégie de l'Europe ?

Enfin, concernant le troisième projet, à savoir l'avion de cent places, nous nous félicitons, monsieur le ministre, de la dotation de 40 millions de francs que, là encore, vous venez d'annoncer.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, on n'aborde pas l'aviation civile sans passion, tant les enjeux sont importants.

Avec le groupe du RPR, je voterai votre projet de budget et je suis sûr que vos explications et vos assurances, comme celles que vous avez déjà apportées, seront appréciées de tous. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

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

**M. Bernard Pons**, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Collin, vous avez fait une analyse très pertinente de la situation difficile dans laquelle se trouve le transport aérien.

Vous avez pu noter, monsieur Le Grand que les dotations de l'aviation civile et du transport aérien sont orientées de manière positive. Je crois en effet qu'il s'agit là d'un budget qui est largement orienté vers le soutien des activités de l'aéronautique civile.

Toutefois, vous avez évoqué - ainsi que M. Collin - une accentuation de la pression fiscale. Or je tiens à préciser, pour que cela soit bien clair, qu'il n'y a pas d'augmentation puisque la hausse de la taxe de sécurité et de sûreté est compensée à due concurrence par un abaissement de la taxe de péréquation. Bien plus, les taux unitaires des redevances de navigation aérienne baissent d'environ 3 p. 100, la hausse des ressources provenant mécaniquement de la croissance prévisible du trafic.

Au demeurant - je vous rassure -, il n'y a pas de dérive, la taxe de sécurité et de sûreté a vocation à financer toutes les activités non financées par la redevance.

Plusieurs intervenants, dont M. Vinçon et Mme Bergé-Lavigne, ont abordé divers sujets importants concernant la construction aéronautique civile.

Le premier a trait à l'échec récent d'Airbus dans la campagne commerciale pour Singapore Airlines. Le Gouvernement n'intervient pas dans les négociations entre les constructeurs et les compagnies aériennes. Il appartient à Airbus Industrie d'examiner pourquoi il a connu cet échec et de se mettre en mesure de remporter les futures campagnes.

Le Gouvernement - c'est son rôle - veillera à ce qu'Airbus Industrie puisse concourir dans des conditions équilibrées de concurrence.

Le second sujet concerne les projets d'Aérospatiale.

S'agissant, en premier lieu, de l'avion très gros porteur, les industriels européens et américains ont conjointement estimé que les conditions de son lancement n'étaient pas, aujourd'hui, réunies.

Cela ne signifie pas que cet avion ne verra jamais le jour, mais simplement qu'il ne figure pas, à ce stade, dans les programmes prioritaires.

En second lieu, pour le supersonique, il faut que la France puisse participer à un tel programme, s'il est un jour lancé. Nous consacrons chaque année des crédits aux recherches dans le domaine supersonique, mais il est évident que ces sommes sont sans commune mesure avec l'effort américain.

Enfin, pour l'avion de cent places, le Gouvernement soutient le projet élaboré par Aérospatiale et ses partenaires. Il le soutient même activement puisqu'il a prévu des créances remboursables au profit de cet avion. Nous aurions souhaité pouvoir coopérer avec les Allemands, et je regrette que cette coopération n'ait pu se mettre en place jusqu'à présent.

Quant aux restructurations industrielles, je puis vous assurer que nous y réfléchissons pour que les entreprises s'adaptent à l'évolution du contexte mondial et du marché. Les discussions entre les industriels concernés et les ministères compétents sont en cours.

A ce point de mon intervention, je tiens à rassurer Mme Bergé-Lavigne, qui a regretté, dans son intervention, l'absence d'aide au projet dit « A 330 raccourci », qu'on appelle maintenant « A 330-200 ».

Ce programme m'apparaît essentiel et c'est pourquoi j'ai décidé de le soutenir, en 1996, à hauteur de 80 millions de francs. Je crois profondément à l'avenir d'Airbus et je crois que, face à Boeing et à Mc Donnell-Douglas, Airbus a une chance ; il faut qu'Airbus s'adapte à ces futurs programmes.

Je suis allé à Toulouse récemment. J'ai pu observer le dynamisme de l'entreprise et sa volonté de réussir. J'ai bon espoir, en dépit d'une conjoncture rendue difficile par un dollar faible.

En outre - vous l'avez souligné, madame Bergé-Lavigne - le président américain est un véritable VRP ; mais le gouvernement français n'est pas inerte. J'étais voilà quelques jours dans les Emirats arabes, où nous avons obtenu un résultat positif. Certains de mes collègues du Gouvernement envisagent d'effectuer quelques déplacements dans les prochains jours, comme moi-même, pour aider en quelque sorte à développer l'activité de la société Aérospatiale et de la société Airbus.

La conjoncture est particulièrement défavorable pour les industriels français et européens. Leurs homologues nord-américains utilisent en effet tous les moyens pour reconquérir les parts de marché qu'ils ont perdues et pour rétablir une véritable hégémonie sur la construction aéronautique mondiale. Ils sont aidés en cela par toute une série d'éléments que je viens d'évoquer.

Je tiens à vous dire que le Gouvernement utilisera tous les moyens qui sont à sa disposition pour aider nos entreprises. C'est ainsi que nous avons prévu - je l'ai indiqué tout à l'heure - la reprise des avances remboursables pour l'avion de cent places avec les Chinois et avec les Coréens, ainsi que pour le CFM XX réalisé par la SNECMA.

Ce secteur de notre industrie est, et doit rester, un atout pour notre pays.

Son avenir n'est menacé que s'il ne se montre pas capable de réaliser les adaptations requises par la conjoncture actuelle. Je suis sûr qu'il saura surmonter ces difficultés. Je puis vous assurer que nous l'y aiderons.

Vous avez évoqué, monsieur le rapporteur, la situation peu satisfaisante du Fonds de péréquation des transports aériens, qui n'est pas encore véritablement opérationnel.

C'est vrai, mais cette situation résulte effectivement de la lourdeur du processus prévu par la réglementation communautaire. En outre, plusieurs textes d'application des lois de finances et de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire étaient nécessaires à la mise en place de ce nouveau dispositif de financement de l'ensemble des liaisons aériennes intérieures.

Je puis vous assurer que l'intention du Gouvernement est bien d'accélérer la mise en œuvre de l'intervention du fonds. Il y a de l'argent, il faut l'utiliser.

Nous sommes intervenus auprès de la Commission afin d'essayer d'alléger la procédure imposée par la réglementation communautaire.

La Commission a fait savoir qu'elle étudiait d'éventuelles solutions alternatives à l'application de ce texte dans le cas des petites lignes de service public ; elle a, par ailleurs, accepté que les deux procédures d'édition des obligations de service public et d'appels d'offres puissent être concomitantes.

Il me paraît, en revanche, impossible de mettre en place, ne serait-ce qu'à titre transitoire - je le regrette, monsieur le rapporteur - un mécanisme « d'avance sur subvention future » tel que vous le suggérez. Ce serait en effet nettement contraire à la réglementation communautaire, qui impose une procédure salubre d'appel d'offres avant tout subventionnement d'une compagnie aérienne au titre de la compensation des obligations des services publics.

Vous avez par ailleurs évoqué, monsieur le rapporteur, la situation financière délicate de nombre de nos transporteurs aériens et rappelé le vœu de certaines organisations syndicales d'obtenir un moratoire dans la mise en œuvre de la libéralisation communautaire.

Faut-il rappeler que nous sommes dans la toute dernière phase de la libéralisation dans le domaine aérien ? L'ouverture à la concurrence de toutes les liaisons intra-communautaires internationales est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1993. La fin des concessions d'exclusivité accordées à certains transporteurs interviendra au 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Il ne reste donc qu'une seule échéance, celle du 1<sup>er</sup> avril 1997, pour que cette libéralisation soit totale. La libéralisation aura donc été progressive, et elle est favorable aux usagers.

A supposer même que la France demande un moratoire à ce sujet, cette proposition n'aurait aucune chance de recueillir la majorité appropriée au sein du Conseil.

Plutôt que de chercher à repousser l'échéance du 1<sup>er</sup> avril 1997, il importe que les compagnies françaises améliorent leur productivité et leur efficacité pour se mettre en état de faire face à la concurrence des compagnies communautaires.

S'agissant de l'intervention éventuelle du Fonds social européen pour soutenir les restructurations en cours, je note votre suggestion, monsieur le rapporteur, et j'interrogerai mon collègue chargé du travail sur cette question.

Enfin, monsieur le rapporteur, vous mettez l'accent sur un point particulièrement important qui a trait aux risques de délocalisation susceptibles de résulter de la libéralisation des transports aériens à l'échelle communautaire.

Vous le savez, le Conseil de l'Union européenne a adopté au début de cette année, sur l'initiative de la France, une résolution qui invite la Commission à procéder à une étude de ces questions de délocalisation et de recours à des ressources extracommunautaires.

La Commission n'a pas encore soumis au Conseil le rapport qui lui a été demandé. Soyez persuadé que, avec Mme Idrac, qui sera à Bruxelles après-demain, je suis ce dossier pas à pas, avec la même attention que mon prédécesseur, M. Bernard Bosson. Je me propose d'interroger sur ce point M. le commissaire Kinnock, à l'occasion du prochain Conseil qui se tiendra à Bruxelles.

La situation de la compagnie aérienne Air France a été évoquée par MM. Jacques Habert et Serge Vinçon, ainsi que par M. le rapporteur.

Évaluant d'ores et déjà dans un environnement concurrentiel et confrontée actuellement à de grandes difficultés, Air France a engagé une politique très ambitieuse de redressement. Celle-ci commence à porter ses fruits puisque les coûts d'exploitation de la compagnie ont été réduits de 10 p. 100 en 1994.

Il est clair, cependant, que la poursuite des efforts est nécessaire aussi bien sur le plan commercial qu'en matière de productivité et de réduction des coûts.

Face à la progression continue des compagnies concurrentes, il s'agit là d'une condition indispensable pour assurer durablement l'avenir de la compagnie et lui permettre de reconquérir des parts de marché dans un contexte mondial de croissance du trafic.

Monsieur Vinçon, vous m'avez interrogé sur le nouveau plan social d'Air France concernant les personnels navigants commerciaux.

Ce projet, qui a fait l'objet d'aménagements à la suite des négociations intervenues avec les organisations syndicales, vise à assurer une meilleure utilisation des navigants par une gestion recentralisée des plannings et à rajeunir les effectifs en s'appuyant sur des départs volontaires compensés, nombre pour nombre, par des embauches de jeunes avec des salaires en retrait de 20 p. 100.

Le nombre de ces départs volontaires est évalué par la compagnie à 1 200 sur deux ans, soit 600 personnes en 1996 et 600 personnes en 1997, et ce sur un total de 6 900 personnels navigants commerciaux.

La mise en œuvre de ce plan de mobilité pour les personnels navigants commerciaux suppose que l'on incite au départ volontaire, que ce soit par le biais d'indemnités ou

par celui d'aides à la reconversion. La compagnie Air France ne s'estime pas en mesure, à ce stade, d'avancer un chiffrage précis du coût de ce plan. En effet, les candidats au départ volontaire ne pourront se manifester qu'à l'issue de la procédure en cours de consultation des instances représentatives.

Je voudrais ajouter, plus particulièrement à l'intention de M. Habert, que la compagnie Air France a fait de gros efforts. Elle a lancé un programme très ambitieux auquel elle a voulu associer l'ensemble de son personnel.

Je voudrais profiter de l'occasion pour lancer un appel que je qualifierai de solennel à l'ensemble des personnels : qu'ils sachent que la compagnie, dans un contexte difficile de concurrence internationale du transport aérien, est non plus limitée à l'Hexagone, mais opère dans un contexte mondial.

Dans ce contexte mondial, on s'aperçoit que deux compagnies aériennes, British Airways et Lufthansa, décollent - je reprends le verbe que vous avez employé le sénateur - alors que trois autres compagnies européennes stagnent. Quant à Air France, elle essaie de se sortir de cette situation extrêmement difficile.

Les personnels d'Air France doivent savoir que le maintien du pavillon est capital pour notre pays. Vous parlez tout à l'heure, monsieur le sénateur, des Français de l'étranger. Mais je dirai, pour ma part, que c'est l'ensemble de notre pays qui est attaché au maintien du pavillon.

Par conséquent, l'ensemble des personnels ont tout intérêt à ce que le pavillon national se maintienne, se développe et gagne des parts de marché.

Nous observons actuellement quelques frémissements positifs, et j'invite donc l'ensemble des personnels à respecter le pacte qui a été passé sur la base de 30 p. 100 de l'effort demandé. Je les invite de cette manière à ne pas regarder en arrière, mais à se tourner vers l'avenir. Si les efforts se conjuguent, je suis persuadé que l'avenir sera prometteur.

**MM. Jacques Habert et Jean-François Le Grand, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Comme vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur pour avis, à la suite de la remise du rapport d'étape de la mission de M. Douffigues, le Gouvernement a retenu un ensemble d'orientations.

Parmi ces orientations et en complément d'un développement mesuré de l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle, le Gouvernement a décidé, d'une part, que, dans l'intérêt de l'aménagement du territoire, le développement de plates-formes de correspondance dans des grandes villes de province sera encouragé - nous avons déjà donné des instructions en ce sens - et, d'autre part, qu'un site sera retenu dans le grand Bassin parisien, au-delà de l'Île-de-France, pour construire une troisième grande plate-forme et ainsi préparer l'avenir. Cette option sera consacrée dans le schéma directeur des infrastructures aéroportuaires en cours d'élaboration.

Cette double décision traduit bien la volonté de tirer parti de toutes les infrastructures existantes. Au demeurant, la préparation et la construction d'une nouvelle plate-forme d'envergure nécessitent une durée de l'ordre de vingt ans, ce qui rend nécessaire une démarche prudente visant à réserver sans tarder des terrains qui, plus tard, ne seraient peut-être plus disponibles.

Le Gouvernement a demandé à M. Jacques Douffigues de consacrer la deuxième partie de sa mission à la question de la recherche d'un site. Cette démarche forme

donc un ensemble cohérent et la recherche d'un site pour une nouvelle plate-forme ne peut porter atteinte ni dans l'immédiat ni à moyen terme au développement du trafic sur les aéroports existants.

Dès que nous avons reçu le rapport d'étape de la mission Douffiagues, nous n'avons pas perdu une minute. J'ai profité de l'occasion pour faire une communication en conseil des ministres. J'ai pris la décision d'engager, d'une part, la construction de deux pistes supplémentaires situées à l'est des pistes actuelles de l'aéroport Charles-de-Gaulle, d'autre part, la construction d'une troisième grande plate-forme.

J'ai confié à M. le préfet Carrère une mission ayant pour objectif de convaincre les collectivités locales de l'intérêt de cette affaire. Je pense qu'il déposera bientôt son rapport définitif. Je crois que nous progressons.

M. le rapporteur a évoqué le problème des retards. Je dois dire qu'il me préoccupe également.

Les retards ne sont pas dus uniquement à Eurocontrol, qui n'est responsable que de 40 p. 100 d'entre eux. J'ai convoqué l'ensemble de la direction générale de l'aviation civile dans mon bureau pour traiter de cette question. A cette occasion, vingt-sept causes de retard ont été dénombrées. J'ai alors décidé de créer un comité d'usagers - ce qui n'avait jamais été fait - doté de tous les moyens nécessaires pour travailler. Je pense qu'il sera très bientôt en mesure de fournir un certain nombre de précisions.

Lorsque nous sommes en avion, nous entendons souvent dire que les retards sont dus à l'encombrement du trafic aérien. Mais ce n'est pas le ciel qui est encombré, ce sont nos plates-formes aéroportuaires.

A Orly, où nous avons dû fermer une piste pour des motifs d'environnement, en début de matinée ou le soir tard, les plates-formes ne sont plus en mesure d'accueillir le trafic aérien. Des efforts doivent donc être faits en ce domaine.

Je crois que les décisions que nous avons prises, à la fois, pour Roissy - Charles-de-Gaulle, Orly et pour la troisième grande plate-forme du Bassin parisien permettront de répondre aux questions qui se posent à court et à moyen terme, mais également à celles qui se poseront à plus long terme.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je souhaitais apporter aux différentes questions que vous avez évoquées. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que les crédits concernant le transport aérien et la météorologie, inscrits à la ligne « Aménagement du territoire, équipement et transports », seront mis aux voix, au cours de cette même séance, à la suite de l'examen des crédits affectés à l'aménagement du territoire.

## ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III, moins 586 718 612 francs. »

Sur les crédits figurant au titre III, la parole est à M. Billard.

**M. Claude Billard.** Je voudrais profiter de la discussion concernant le titre III du projet de budget de la Météorologie nationale pour évoquer la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui ce service public.

Comme vous le savez, il a connu, au mois de novembre, un long et important conflit social, motivé par un mécontentement et des inquiétudes du personnel. Or

le budget qui nous est présenté n'est pas de nature à l'apaiser : tous les éléments qui ont suscité ce mouvement y sont encore présents.

Depuis sa transformation, en juin 1993, en établissement public administratif, ce qui a notamment limité les possibilités de contrôle budgétaire du Parlement, la rigueur est de mise à Météo-France. Elle a encore été accentuée, le 31 octobre, par la signature d'un « contrat d'objectifs » conclu entre le ministère de tutelle et la direction de l'établissement. En effet, ce contrat d'objectifs s'inscrit dans une logique qui ne peut qu'affaiblir le service public de la Météorologie nationale.

Ce contrat quinquennal, véritable machine de guerre contre le service public, est la traduction du désengagement de l'Etat envers Météo-France qui est inscrit dans le projet de budget. Le contrat prévoit, en effet, une réduction de la subvention, qui s'élevait annuellement à un peu moins de un milliard de francs.

Bien sûr, il est annoncé que les moyens d'origine publique progresseront globalement sur la durée du contrat d'objectifs. Mais il s'agit d'un leurre, qui est composé d'un savant mélange comprenant la subvention de l'Etat, des redevances à la navigation aérienne et le financement d'équipements par le ministère de l'environnement.

Pour compenser la baisse réelle des crédits publics, il est naturellement demandé à l'établissement et à son personnel de fournir des efforts et de faire des sacrifices. Il s'agit, en particulier, d'augmenter ses recettes commerciales propres de 10 p. 100, soit 16 millions de francs, en accentuant la commercialisation des services rendus, comme les prévisions ou les données climatologiques.

Cette dérive commerciale, rendue nécessaire par la recherche de nouveaux modes de financement, fait craindre aux personnels que les météorologistes ne scrutent désormais moins le ciel que les marchés potentiels et que ce processus ne porte en lui les germes d'une privatisation.

Avec ce contrat, le personnel sera également soumis à une individualisation de la rémunération, qui élargira l'éventail des salaires et remettra en cause la notion de travail collectif, indispensable élément d'un travail de qualité.

La concurrence entre les services sera instaurée et la direction a clairement annoncé son intention de procéder annuellement à une diminution des emplois d'ouvriers d'Etat et militaires. Or, les besoins en personnels administratifs, par exemple, sont criants et pourraient être, au dire des organisations syndicales, en partie comblés par des transformations de postes.

J'ajoute que, à la suite de quatre semaines de grève, le protocole d'accord conclu entre trois organisations syndicales et la direction générale, en présence d'un représentant du ministère des transports, n'a pas encore reçu l'aval du ministère de l'économie et des finances, ce qui n'est pas sans jeter le trouble parmi les salariés sur la validité du compromis qui a été trouvé.

Au total, les personnels de la Météorologie nationale, qui ont longtemps lutté contre les aspects les plus négatifs du contrat d'objectifs, ont bien perçu, comme d'autres salariés des services publics confrontés au même type de problème, la dangereuse logique qui le sous-tendait.

Monsieur le ministre, votre projet de budget est révélateur de ces orientations combattues par les personnels ; c'est la raison pour laquelle le groupe communiste républicain et citoyen ne le votera pas.

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

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur le sénateur, je connais bien le problème de Météo-France. Je me suis d'ailleurs rendu récemment à Toulouse. Effectivement, un problème s'est posé, et cela a duré quatre semaines.

Je tiens à rendre hommage à la direction de Météo-France mais aussi aux personnels de cet établissement, qui accomplissent un travail tout à fait remarquable et qui n'avaient pas très bien perçu ce qu'était réellement le contenu du contrat d'objectifs.

A partir du moment où le dialogue s'est instauré et où nous avons pu discuter avec les personnels de Météo-France, ceux-ci ont compris la chance que représentait un contrat d'objectifs. Je les félicite d'avoir su saisir cette chance.

Il est évident que le protocole d'accord qui a été signé sera respecté et qu'il sera mis en application le plus rapidement possible.

Grâce au contrat d'objectifs, Météo-France peut aller beaucoup plus loin. Ce contrat constitue effectivement une chance, venant s'ajouter à de remarquables techniques que Météo-France maîtrise parfaitement et qui placent notre pays au premier rang.

Les personnels de Météo-France n'ont donc pas de complexes ni d'inquiétudes à avoir. Ils sont sur un bateau solide et plein d'avenir. Pour eux comme pour Météo-France, le contrat d'objectifs, loin d'être un handicap, sera un facteur d'essor.

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

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

« Titre IV, moins 17 329 876 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, 7 213 800 000 francs ;

« Crédits de paiement, 3 131 398 000 francs. »

Sur les crédits figurant au titre V, la parole est à M. Billard.

**M. Claude Billard.** A de nombreuses reprises, les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen ont dénoncé les effets dévastateurs de la déréglementation du transport aérien pour notre potentiel national nos compagnies aériennes et nos industries aéronautiques, pour l'emploi et les statuts des personnels, pour l'environnement et la tranquillité des riverains des aéroports.

Plus la déréglementation gagne du terrain, plus l'irrationalité économique et sociale s'installe.

La concurrence débridée entraîne une multiplication des vols, donc des coûts d'exploitation et des nuisances, sans que le nombre de passagers augmente en proportion.

S'agissant, par exemple, de la plate-forme d'Orly, je vous demande, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, comment vous garantirez, comme la loi vous y oblige, la limitation des vols à 200 000 par an,...

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Non, 250 000 !

**M. Claude Billard.** ... alors que les demandes d'ouverture de lignes, encouragées par le libéralisme maastrichtien, déboucheraient sur au moins 300 000 vols en 1996.

Ce serait, à n'en pas douter, plus de bruit, plus de dérogations au couvre-feu, donc plus de « mal-vie » pour la population des communes environnantes.

Avec mon amie Hélène Luc, Michel Héry, les maires de ces communes et les associations de riverains, je vous demande le respect absolu de la limitation à 200 000 vols et du couvre-feu.

Le transport aérien recouvre, pour la France, des enjeux trop cruciaux pour qu'il échappe à la maîtrise pleine et entière de la nation et de tout le corps social.

Aussi, au regard de l'atout irremplaçable que constitue, à long terme, la plate-forme d'Orly, il faut décider maintenant la suspension de toute mesure de déréglementation et organiser l'indispensable débat national sur le devenir du transport aérien que nous ne cessons de demander.

Ce débat devra être axé notamment sur la qualité du transport aérien, l'arrêt des gâchis économiques et humains, les coopérations fructueuses entre les opérateurs, l'étude des complémentarités optimales des aéroports d'Ile-de-France entre eux et avec les aéroports de province, le développement des recherches acoustiques pour avancer beaucoup plus rapidement vers un avion moins bruyant.

C'est donc une rupture radicale avec les choix aberrants d'aujourd'hui qu'il faut provoquer, afin de retrouver la logique d'un service public moderne et rénové, seul à pouvoir conjuguer les intérêts des usagers, des personnels, des riverains et ceux de la France.

J'attends de vous, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, des réponses précises à ces questions.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Je demande la parole.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Monsieur le sénateur, votre intervention me permet de rappeler la manière dont nous appréhendons, d'une part, ce que vous appelez « la libéralisation » et, d'autre part, la conciliation entre le transport aérien et l'environnement.

Sur le premier point, M. Bernard Pons a déjà indiqué qu'il s'agissait pour nous de poursuivre en quelque sorte tranquillement les actions engagées sous plusieurs des gouvernements précédents.

Notre ligne directrice reste la notion de service public, notamment au regard de l'aménagement du territoire, comme cela a été dit lorsque a été évoqué le Fonds de péréquation du transport aérien, issu de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

En ce qui concerne la relation entre le transport aérien et le problème du bruit, nous sommes déterminés - la manière dont nous avons abordé le dossier à Roissy le montre bien - à faire en sorte qu'il n'y ait pas d'antagonismes. Nous souhaitons au contraire que soient dégagées des solutions positives, susceptibles de concilier le développement du transport aérien libéralisé, qui est avant tout favorable aux consommateurs, et la maîtrise des questions d'environnement, de façon que les populations, en particulier les riverains, adhèrent à ce développement.

Nous savons bien que, si les communautés riveraines ne pouvaient accepter l'essor du transport aérien, celui-ci serait entravé.

C'est pourquoi, concernant Roissy, des dispositions très claires et très fermes ont été prises pour faire en sorte que les ambitions à long terme soient accompagnées et, ainsi, confortées par la maîtrise des questions sur l'environnement.

C'est aussi la raison pour laquelle, monsieur le sénateur, nous sommes tout à fait d'accord - cela vous surprendra peut-être - avec vos propositions tendant à favoriser la recherche en amont qui permettrait de développer des appareils de plus en plus silencieux.

Je rappelle les dispositions prises en matière de redevance et de taxe, qui permettent d'encourager l'utilisation d'avions moins bruyants, ainsi que l'interdiction très prochaine des avions les plus bruyants à Roissy.

Cet ensemble de dispositions montrent notre détermination.

Il va de soi que, en ce qui concerne Orly, nous n'avons pas l'intention de modifier le dispositif existant, qui permet de concilier développement aérien et maîtrise de l'environnement.

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

Le vote sur les crédits figurant au titre V est réservé.  
« Titre VI. - Autorisations de programme, 4 171 522 000 francs ;

« Crédits de paiement, 1 665 706 000 francs. »

Personne ne demande plus la parole ?...

Le vote sur les crédits figurant au titre VI est réservé.  
J'appelle en discussion les articles 62 et 63, qui sont rattachés pour leur examen aux crédits du transport aérien.

#### Article 62

**M. le président.** « Art. 62. - Le ministre chargé du budget et le ministre chargé des transports sont habilités à modifier par arrêté, dans le respect des prescriptions de l'article R. 134-4 du code de l'aviation civile, le montant de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne due au titre des années 1991 à 1995. Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, de nouveaux titres de perception seront substitués à ceux qui ont été émis au titre de ces années sur le fondement des arrêtés des 9 mars et 13 décembre 1990, 5 décembre 1991, 21 décembre 1992, 29 décembre 1993 et 25 août 1994 et les montants dus par chaque redevable prendront en compte les intérêts éventuellement dus par l'Etat et la capitalisation de ces intérêts. »

Sur cet article, la parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial.** L'article 62 tire les conséquences de l'annulation par le Conseil d'Etat d'un arrêté fixant les conditions d'établissement et de perception de la redevance pour services terminaux et contrôle d'approche de la navigation aérienne.

Cet article est embarrassant pour des raisons de fond que j'ai exposées et sur lesquelles je ne reviens pas, mais il l'est également au regard des principes de l'ordonnance organique du 2 janvier 1959.

L'article 1<sup>er</sup> de cette ordonnance dispose : « Les lois de finances peuvent également contenir toutes dispositions relatives à l'assiette, au taux et aux modalités de recouvrement des impositions de toute nature. »

Par ailleurs, c'est à un décret du Conseil d'Etat qu'il appartient de créer des redevances pour service rendu.

Compte tenu du caractère limitatif des dispositions susceptibles de figurer dans une loi de finances, il n'est pas certain que la disposition qu'on nous demande de voter soit à l'abri d'une censure constitutionnelle.

Enfin, sauf erreur de ma part, la non-budgétisation des 240 millions de francs de dépenses pouvant résulter de l'adoption de l'article - dépenses qui représentent les

charges de remboursement aux compagnies des redevances indument perçues - pose à l'évidence un problème de transparence.

Sous ces réserves, la commission des finances a proposé au Sénat d'adopter cet article, qui pourrait permettre de régler les contentieux passés.

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

Je mets aux voix l'article 62.

(L'article 62 est adopté.)

#### Article 63

**M. le président.** « Art. 63. - Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991 les titres de perception émis sur le fondement des arrêtés des 21 novembre 1990, 24 décembre 1991 et 4 mars 1993 par lesquels le ministre chargé de l'aviation civile a réparti entre les entreprises autorisées de transport aérien les dépenses de contrôle technique d'exploitation non exercé spécialement à l'égard de chaque entreprise, dans la mesure où ils seraient contestés sur le fondement de l'irrégularité des arrêtés pris en application de l'article R. 330-4 du code de l'aviation civile. »

Sur cet article, la parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial.** L'article 63 du projet de loi de finances pour 1996 vise à tirer les conséquences d'un arrêt du Conseil d'Etat en date du 10 février 1995, par lequel celui-ci a annulé l'arrêté du 4 mars 1993 fixant la répartition entre les entreprises de transport aérien des dépenses de contrôle technique d'exploitation ne concernant pas spécialement chacune des entreprises en question.

Pour annuler cet arrêté, le Conseil d'Etat s'est référé à sa jurisprudence traditionnelle en matière de redevances. Il a constaté que la redevance mise à la charge des compagnies aériennes par l'arrêté annulé avait pour objet de financer des opérations effectuées essentiellement dans l'intérêt général des usagers du transport aérien et des populations survolées, et qu'elle ne trouvait pas sa contrepartie dans une prestation directement fournie aux compagnies aériennes. On ne pouvait donc recourir aux redevances pour financer cette partie de l'activité de la direction générale de l'aviation civile, dont la nature régalienne des missions imposait qu'elle trouvât une autre source de financement.

La commission des finances a considéré que la validation demandée de titres de perception non invalidés posait un problème constitutionnel. Le Parlement peut-il fixer implicitement le taux d'une taxe ou doit-il le faire explicitement ? En lui demandant de valider des titres de perception émis pour recouvrer une taxe, alors que le législateur n'a fixé ni le taux ni l'assiette de cette taxe, l'article 63 pourrait encourir une censure constitutionnelle pour délégation excessive de la compétence parlementaire.

En instituant un impôt supplémentaire rétroactivement affecté au budget annexe de l'aviation civile, l'article 63 me conduit, en outre, à poser une question : est-il conforme au principe de non-affectation des recettes fiscales de multiplier les taxes affectées au budget annexe de l'aviation civile ? Une lecture attentive des articles 18 à 21 de l'ordonnance du 2 janvier 1959 amène à en douter sérieusement.

Sous réserve de ces observations, la commission des finances vous propose, mes chers collègues, d'adopter l'article 63 du projet de loi de finances.

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

Je mets aux voix l'article 63.

*(L'article 63 est adopté.)*

**M. le président.** J'appelle en discussion l'amendement n° II-87, présenté par MM. Lambert et Collin, au nom de la commission des finances, et tendant à insérer un article additionnel après l'article 63.

#### Article additionnel après l'article 63

**M. le président.** Par amendement n° II-87, MM. Lambert et Collin, au nom de la commission des finances, proposent d'insérer, après l'article 63, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le ministre chargé des transports aériens remet au Parlement avant le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année un état récapitulatif présentant, en la détaillant, la répartition des coûts et dépenses budgétaires de la direction générale de l'aviation civile en distinguant ceux afférents aux prestations de services rendues aux usagers par la direction générale et ceux résultant des missions d'intérêt général public assumées par elle. »

La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial.** Par cet amendement, nous vous demandons, monsieur le ministre, de transmettre au Parlement, chaque année, un état récapitulatif des coûts et des dépenses budgétaires induits par les missions de la direction générale de l'aviation civile, en distinguant selon que ces coûts et dépenses sont afférents aux missions d'intérêt public de la direction centrale ou aux prestations de services qu'elle fournit.

Les crédits consacrés à des actions d'intérêt général par la direction générale de l'aviation civile s'accroissent sous l'effet des circonstances et des requalifications juridiques.

La création d'un budget annexe de l'aviation civile en remplacement du budget annexe de la navigation aérienne ne permet plus d'isoler les dépenses liées aux prestations de services rendues aux usagers de la navigation aérienne.

Il en résulte, à l'évidence, une certaine confusion.

Le montant des dépenses de la nature de celles qui peuvent justifier la création d'un budget annexe et leur proportion dans le total des dépenses du budget annexe de l'aviation civile n'apparaissent pas clairement.

Cette opacité suscite des contentieux qui détériorent le climat du transport aérien.

L'amendement proposé vise à améliorer la transparence du budget annexe de l'aviation civile au service d'une stabilisation des relations entre l'administration et les usagers.

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur le rapporteur, votre proposition fait suite à un certain nombre d'interrogations émanant de différents intervenants, et ce depuis plusieurs années, notamment la Cour des comptes. Sachez que je suis tout à fait disposé à l'accueillir favorablement.

Cependant, en raison du calendrier propre aux concertations avec les compagnies aériennes, je vous suggère de prévoir que cet important document de clarification soit adressé au Parlement non pas avant le 1<sup>er</sup> juillet mais avant le 1<sup>er</sup> octobre, et donc de rectifier en conséquence votre amendement.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur spécial, acceptez-vous de rectifier l'amendement en ce sens?

**M. Yvon Collin, rapporteur spécial.** Tout à fait, mais à la condition que l'état récapitulatif porte sur l'année en cours, l'année antérieure et l'année suivante.

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** C'est le cas.

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° II-87 rectifié, présenté par MM. Lambert et Collin, au nom de la commission des finances, et tendant à insérer, après l'article 63, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le ministre chargé des transports aériens remet au Parlement avant le 1<sup>er</sup> octobre de chaque année un état récapitulatif présentant, en la détaillant, la répartition des coûts en dépenses budgétaires de la direction générale de l'aviation civile en distinguant ceux afférents aux prestations de services rendues aux usagers par la direction générale et ceux résultant des missions d'intérêt général public assumées par elle. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'amendement n° II-87 rectifié, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 63.

Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits concernant le budget annexe de l'aviation civile et figurant aux articles 38 et 39.

#### Service votés

**M. le président.** « Crédits, 6 464 413 497 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix les crédits ouverts à l'article 38 au titre des services votés.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

#### Mesures nouvelles

**M. le président.** « I. - Autorisations de programme, 2 059 864 000 francs ;

« II. - Crédits de paiement, 1 196 418 247 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je met aux voix, au titre des mesures nouvelles, les autorisations de programme inscrites au paragraphe I de l'article 39 et les crédits inscrits au paragraphe II de l'article 39.

**M. René Régnault.** Le groupe socialiste vote contre.

**M. Claude Billard.** Le groupe communiste républicain et citoyen également.

*(Ces crédits sont adoptés.)*

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

#### Aménagement du territoire, équipement et transports (suite)

#### III. - AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**M. le président.** Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant l'aménagement du territoire.

La parole est à M. le ministre. *(Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants et du RPR.)*

**M. Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, sur la proposition du Premier ministre, le Président de la République m'a confié, voilà tout juste un mois, le ministère de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.

Rassembler ces attributions en un seul ministère de plein exercice, c'est délivrer un message clair. C'est réaffirmer que l'aménagement du territoire concerne notre pays dans toutes ses composantes, rurale, urbaine, montagne et littorale.

L'aménagement du territoire est une politique à laquelle, je le sais bien, la Haute Assemblée est très attachée. Je sais aussi que le Président de la République y est particulièrement attentif. Soyez assurés qu'avec son soutien, celui du Premier ministre et le vôtre, je ferai en sorte que cette priorité soit bien prise en compte dans l'action du Gouvernement.

La politique menée en matière d'aménagement du territoire conditionne, en effet, la vie quotidienne de l'ensemble de nos concitoyens. Il s'agit plus que jamais d'un enjeu national.

Si le monde dans lequel nous vivons est depuis longtemps engagé dans un cycle de développement urbain, il est vrai que, pendant de nombreuses années, jusqu'à ce que cette concentration urbaine commence à poser de sérieux problèmes, ses conséquences ont surtout affecté les campagnes.

L'aménagement du territoire a donc été développé, à l'origine, essentiellement pour soutenir les espaces ruraux.

Associer la ville et l'intégration à l'aménagement du territoire, c'est prendre acte du fait que l'aménagement du territoire est également une réponse aux problèmes de la ville.

Pour autant, les défenseurs du monde rural auraient tort de s'inquiéter. En effet, si ce développement urbain que nous connaissons, comme tous les pays, est trop puissant pour que l'on s'épuise à s'y opposer, il ne faut pas céder à la fatalité.

Ce qu'il faut, c'est l'orienter, le maîtriser et le rééquilibrer pour éviter d'aboutir à des concentrations urbaines incontrôlées, avec leur cortège de problèmes financiers, économiques, sociaux ou environnementaux. Il nous faut donc mettre en place un type de développement dans lequel espaces urbains et ruraux se compléteront de façon à préserver notre cohésion nationale.

C'est cette volonté que traduit l'intitulé du ministère que j'ai l'honneur de diriger. Le ministre de l'aménagement du territoire est le ministre de tout le territoire !

Le projet de budget pour 1996, que je vais maintenant vous présenter, s'articule autour de deux options majeures, compte tenu de l'impérieuse nécessité de la réduction des déficits publics.

Il s'agit, premièrement, de tout mettre en œuvre pour la défense de l'emploi, au cœur du développement du territoire.

Il s'agit, deuxièmement, de poursuivre sans relâche la mise en œuvre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Vous le savez, mesdames, messieurs les sénateurs, la réduction des déficits est une priorité gouvernementale indispensable pour restaurer la confiance dans notre économie. Un tel choix est sincère et courageux. Il impose à tous de faire des efforts. On comprendrait mal que les crédits consacrés à l'aménagement du territoire n'y prennent pas leur part.

C'est ainsi que les moyens de fonctionnement de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale, la DATAR, hors bureaux à l'étranger, baissent de 3 p. 100 par rapport à la loi de finances pour 1995.

La réduction d'effectifs envisagée pour 1996 correspond à 1,5 p. 100 des emplois budgétaires de 1995, soit deux emplois sur cent dix-huit. Les crédits de fonctionnement de l'administration centrale connaissent, eux, une diminution de 11 p. 100 ; ils s'élèveront à 15,5 millions de francs en 1996.

En revanche, la participation à l'effort de redressement des finances publiques respecte les deux priorités que j'ai déjà citées : la bataille pour l'emploi et la mise en œuvre de la loi d'orientation du 4 février 1995.

En ce qui concerne l'emploi, le projet de budget maintient intactes mes capacités d'action. Je citerai les deux instruments dont je dispose dans ce domaine : la prime d'aménagement du territoire la PAT et les bureaux de la DATAR à l'étranger.

Nous connaissons tous l'effet incitatif de la prime d'aménagement du territoire pour favoriser les créations d'emplois dans les zones prioritaires d'aménagement du territoire. A cet égard, l'exercice 1994 a été satisfaisant, mais il a surtout été marqué par un événement exceptionnel : l'annonce du projet de la Swatchmobile, qui représente 2 000 emplois.

J'ai donné instruction pour qu'un rythme soutenu soit assuré dans le traitement des dossiers et qu'une attention toute particulière soit réservée aux demandes des PME et des PMI.

Les premiers résultats sont encourageants. A la mi-octobre 1995, les dossiers étaient déjà au nombre de cent sept, soit 85 p. 100 du chiffre atteint en 1994, et le montant des investissements éligibles représentait plus de 11 milliards de francs, contre 9,6 milliards de francs l'an passé.

En termes d'emplois, plus de 9 500 emplois ont été primés à la mi-octobre, à comparer aux 12 000 emplois primés l'an passé, hors Swatchmobile. En outre, le nombre d'emplois potentiels correspondant aux dossiers en cours d'instruction s'élève à plus de 12 000.

L'efficacité de cette politique a ainsi été significativement renforcée puisque des résultats comparables à l'an passé sont atteints avec une dépense moindre : 463 millions de francs de primes ont ainsi été distribués cette année, contre 724 millions de francs en 1994.

Ces bons résultats ont conduit le Gouvernement à doter, pour 1996, la prime d'aménagement du territoire de moyens comparables à ceux qui ont été votés en 1995.

Les moyens d'engagement s'élèveront ainsi à 539 millions de francs et les moyens de paiement à 331 millions de francs en 1996. Par rapport à la dernière loi de finances rectificative, ces moyens sont donc respectivement en hausse de 30 p. 100 et de 13 p. 100.

J'ajoute que nous disposons aujourd'hui de reports comptables sur les années antérieures. Ils nous permettront de bénéficier, en réalité, d'une enveloppe initiale supérieure à celle qui a été votée en 1995.

Nous pourrions donc maintenir notre effort pour favoriser l'implantation d'entreprises dans les zones de développement prioritaires.

Le deuxième instrument en faveur de l'emploi dont je dispose est constitué du réseau des bureaux à l'étranger.

Je crois utile de rappeler que la DATAR a mis en place, depuis plus de vingt ans, un réseau de bureaux qui couvre les zones à fort potentiel d'investisseurs en Europe et en Asie du Sud-Est ainsi qu'au Japon et aux Etats-Unis.

La mission de ces bureaux repose sur la prospection directe et l'accueil des entreprises étrangères en France, avec le souci de concilier le développement économique et l'aménagement du territoire.

Je crois d'ailleurs que M. le président de la commission des affaires économiques et du Plan, M. Jean François-Poncet, a eu, à plusieurs reprises, l'occasion de constater le travail sérieux accompli dans ces bureaux.

En clair, leur rôle est d'attirer les entreprises étrangères et de les convaincre de créer des emplois en France plutôt qu'ailleurs. Ainsi, en 1994, ce réseau a permis la réalisation de 240 projets représentant la création ou le maintien de plus de 17 000 emplois pour les trois ans à venir.

Les crédits affectés à ces bureaux pour l'année 1996 s'élèvent à 46 millions de francs, ce qui correspond à la quasi-reconduction des moyens de l'année 1995. L'effort sera donc poursuivi pour attirer sur notre territoire les investissements étrangers.

Venons-en maintenant aux autres instruments financiers mis en place par la loi d'orientation.

Je commencerai, bien sûr, par évoquer le Fonds national d'aménagement du territoire, le FNADT. Je sais que certains d'entre vous se sont inquiétés des perspectives du FNADT pour 1996. Qu'en est-il exactement aujourd'hui ?

A l'issue du débat à l'Assemblée nationale, où les mesures d'économie n'ont pas épargné mon budget, les crédits du FNADT s'établissaient à 1 480 millions de francs pour les autorisations de programme du titre VI et à 326 millions de francs pour les crédits du titre IV.

Au total, le FNADT est donc doté de 1 805 millions de francs en moyens d'engagement. Ces crédits sont en retrait par rapport à ceux qui avaient été votés, ici-même, pour 1995. La baisse est en effet de 25 p. 100. Mais cette comparaison a une valeur toute théorique puisque deux lois de finances rectificatives sont intervenues cette année et ont réduit ces crédits. En réalité, les crédits du FNADT prévus pour 1996 sont en hausse de 10 p. 100 par rapport aux moyens réels dont je dispose pour 1995.

Ces moyens permettront à l'Etat de respecter ses engagements, notamment dans le cadre des contrats de plan avec les régions, de soutenir l'action des organismes participant à l'aménagement du territoire et de poursuivre la politique de cofinancement en faveur des opérations jugées essentielles pour l'aménagement du territoire.

Enfin, je tiens à préciser deux points qui me paraissent fondamentaux.

Premièrement, je voudrais insister sur l'effet de levier que doivent jouer les crédits dont je dispose. Autrement dit, autant que le montant des crédits, c'est la façon de s'en servir qui compte.

S'agissant de la prime d'aménagement du territoire, cet effet de levier est remarquable. En 1994, 724 millions de francs de primes ont été attribués pour un montant total d'investissements de 9,6 milliards de francs. Ainsi, pour 1 franc dépensé par l'Etat, 13 francs ont été investis. L'effet d'incitation joue à plein, et cela doit continuer.

Ce mécanisme doit également jouer pour le FNADT. Il me semble utile de rappeler que ce fonds ne doit pas constituer l'unique source de financement d'une action ou d'un organisme. Au contraire, il a été conçu comme un élément constitutif d'un tour de table financier.

Dans la période de rigueur budgétaire actuelle, je considère qu'il convient, plus que jamais, d'être sélectif quant aux actions et aux organismes qui seront soutenus. Je donnerai donc la priorité à la défense de l'emploi et à la lutte contre la désertification rurale.

Deuxièmement, la loi d'orientation a mis en place de nouveaux instruments financiers en faveur de l'aménagement du territoire. Ils contribueront, au-delà des crédits inscrits sur mon propre budget, à la réalisation des projets que nous souhaitons développer.

C'est une chance de pouvoir bénéficier de ces nouveaux fonds dans la période de rigueur budgétaire actuelle. En effet, même s'ils relèvent d'autres budgets que celui de mon département ministériel, ils constituent des outils au service de l'aménagement du territoire. Je ne les citerai que pour mémoire. En effet, vous les connaissez bien, mesdames, messieurs les sénateurs, puisque c'est vous qui avez voté leur création.

Il s'agit, tout d'abord, du Fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables. Le mécanisme de ce fonds est en place. Le décret sur le comité de gestion a été modifié pour tenir compte des remarques du Parlement, notamment de celles du Sénat. La première réunion de ce comité vient d'avoir lieu sous la présidence de M. Pons. Les crédits de l'année 1995, soit environ 2 milliards de francs, ont donc été répartis.

Le projet de loi de finances pour 1996 prévoit une augmentation de la taxe prélevée sur les concessionnaires d'autoroutes, qui passe de 2 à 4 centimes par kilomètre parcouru. Ce relèvement de la taxe permettra d'atteindre une recette d'environ 3 milliards de francs.

Cette augmentation est notamment destinée à poursuivre avec vigueur la réalisation du programme des grandes infrastructures de transport qui participeront notamment au désenclavement du Massif central, monsieur le rapporteur spécial, et les liaisons TGV.

Le comité de gestion sera saisi des propositions pour 1996 dès l'adoption de la loi de finances pour 1996.

Je ne peux, à cet égard, que confirmer les orientations fixées par le ministre de l'équipement, qui s'est engagé à réunir ce comité autant de fois qu'il sera nécessaire pour arrêter l'utilisation des crédits dans le respect des intentions des parlementaires au moment du vote de la loi qui a créé le fonds. Je veillerai personnellement à ce qu'il en soit bien ainsi.

Il s'agit, ensuite, du Fonds de gestion de l'espace rural, qui sera doté de 388 millions de francs en 1996, et qui est inscrit, comme vous le savez, au budget de l'agriculture. Il a pour objet de soutenir les actions concourant à l'entretien et à la réhabilitation d'espaces agricoles en voie d'abandon, y compris dans les zones soumises à une forte pression foncière.

Il s'agit, enfin, du Fonds de péréquation des transports aériens, qui est doté d'environ 130 millions de francs en 1996 et qui vise à maintenir et à développer les dessertes aériennes dont le trafic est encore trop faible pour qu'elles soient exploitées de façon équilibrée.

Si je fais l'inventaire des crédits de l'Etat, consacrés par l'ensemble des ministères à des actions concourant à l'aménagement du territoire, j'obtiens, pour 1996, plus de 21 milliards de francs en moyens d'engagement et plus de 54 milliards de francs en moyens de paiement. Ces chiffres figurent dans le nouveau document budgétaire relatif à l'aménagement du territoire et réalisé à votre demande, que les experts appellent le « jaune ».

Vous le voyez, l'Etat n'est pas avare de moyens en faveur de l'aménagement du territoire !

En conclusion, le budget prévu pour 1996 préserve les marges de manœuvre de l'Etat en matière d'aménagement du territoire, tout en participant, comme il est normal, à l'effort de rigueur budgétaire.

Au-delà de ces propos d'ordre strictement budgétaire, je voudrais maintenant vous présenter brièvement les grandes lignes de la politique d'aménagement du territoire que j'entends conduire.

Nous avons la chance de disposer d'un outil incomparable, que vous avez façonné avec l'Assemblée nationale. Il s'agit de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Cette loi a été le résultat d'un long débat conduit par M. Charles Pasqua - je suis heureux de saluer sa présence ce soir - et de M. Daniel Hoeffel. Je sais combien, mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez contribué à enrichir ses orientations.

Cette loi fixe désormais le cadre de travail. Elle permet d'organiser nos réflexions et guide notre action. Elle nous donne des moyens concrets pour agir. Mon objectif premier est de poursuivre sans relâche et de réussir sa mise en œuvre.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Treize décrets ont d'ores et déjà été signés, parmi lesquels figurent ceux qui sont relatifs au Fonds de gestion de l'espace rural, à la réduction du taux de la taxe départementale de publicité foncière, au Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, à la répartition du Fonds national de péréquation de la taxe professionnelle, au Fonds de péréquation des transports aériens, au schéma national d'aménagement et de développement du territoire, à la commission départementale d'organisation et de modernisation des services publics.

Cinq autres décrets sont en cours de signature.

A cet égard, je suis en mesure de vous annoncer, ce soir, que le décret tant attendu sur les zones de revitalisation rurale pourra être signé très prochainement.

Il s'agit d'une question dont je me suis occupé dès mon arrivée, et j'ai obtenu, mercredi dernier, l'accord définitif de la Commission européenne sur le dispositif d'aide qui va s'appliquer dans ces zones.

Si beaucoup a d'ores et déjà été fait, ce n'est pas à vous que j'apprendrai qu'il reste encore beaucoup à faire, à commencer par l'élaboration concrète du schéma national d'aménagement et de développement du territoire et des schémas sectoriels.

Nous devons en effet, pour préparer l'avenir, nous affranchir de l'impérialisme du court terme et avoir une vision résolument prospective. Le schéma national que prévoit la loi nous en donne la possibilité.

J'ai l'intention de relancer vigoureusement l'élaboration de ce schéma, qui, comme vous l'avez souhaité et comme les instructions du Premier ministre en date du 25 août dernier l'ont prévu, associe l'Etat, les collectivités locales et les partenaires économiques et sociaux.

Cette élaboration est conduite en trois phases.

Le premier temps, déjà engagé, est consacré à un double exercice de réflexion, aux niveaux national et régional.

Sur le plan national, chacun des ministres a été invité à définir les orientations à long terme de son département. Des groupes d'étude ont été mis en place sous l'égide du Commissariat général du Plan. Ils rassemblent des élus, des fonctionnaires et des experts.

Sur le plan régional, les préfets de région ont été invités à définir les axes d'aménagement et de développement souhaitables, en étroite concertation avec la collectivité régionale, les autres collectivités locales et les socioprofessionnels.

J'ai d'ailleurs décidé de réunir les préfets de région et les présidents des conseils régionaux au tout début du mois de janvier pour faire le point avec eux.

Dans une deuxième étape, cinq commissions thématiques nationales, que je compte également installer au mois de janvier, établiront la synthèse des propositions ainsi élaborées. Ces commissions seront composées, elles aussi, d'élus, de socioprofessionnels, de représentants de l'Etat et d'experts. Elles seront présidées par un membre du Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire.

Enfin - c'est la troisième étape - le projet de schéma national sera élaboré sur la base des contributions des cinq commissions à la fin du printemps prochain. Ce projet sera soumis aux consultations officielles prévues par la loi entre les mois de juillet et d'octobre prochains, mon objectif étant qu'il soit examiné par le Parlement à la fin de l'année 1996 ou au tout début de l'année 1997.

Mon deuxième objectif, au-delà de l'application de la loi d'orientation que je viens d'évoquer, vise à redonner une dynamique d'avenir aux zones les plus fragilisées de notre territoire.

Comme vous l'avez compris, mesdames, messieurs les sénateurs, il s'agit des zones urbaines les plus sensibles et des espaces ruraux les plus menacés de déclin.

Pour ce qui concerne les premières, la politique de la ville, dont j'assume la charge avec M. Eric Raoult, constitue un volet important de l'action à mener. Je ne le développerai pas ce soir puisque, comme vous le savez, un plan est en cours d'élaboration et que les derniers arbitrages ne sont pas encore rendus.

S'agissant des espaces ruraux, la loi du 4 février 1995 a d'ores et déjà retenu plusieurs mesures qui auront des conséquences positives.

A cet égard, je pense, bien sûr, à la création du Fonds de gestion de l'espace rural, ou encore aux mesures spécifiques en faveur du développement économique des territoires ruraux de développement prioritaires et des zones de revitalisation rurale, dont j'ai déjà parlé.

Parmi les actions qui concernent au premier chef le monde rural, je citerai également l'accès aux services publics. Dieu sait si M. le ministre d'Etat Charles Pasqua avait insisté là-dessus !

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 a réaffirmé le principe d'égalité d'accès à ces services et comporte d'importantes mesures à cet effet.

Je pense, en particulier, à la généralisation des commissions et des schémas départementaux d'organisation et d'amélioration des services publics.

Le schéma est un document-cadre qui concerne l'ensemble des services publics et couvre le département dans son intégralité.

Il fixe pour plusieurs années un programme d'action à entreprendre en se fondant sur une large coopération entre les services et les collectivités concernées.

Sur le même principe, des contrats de service public seront également passés avec les établissements publics et les entreprises chargées d'un service public. Il s'agira de préciser les obligations en matière de service rendu et d'aménagement que l'Etat entend donner aux organismes

placés sous sa tutelle, ainsi que les compensations financières dues par l'Etat pour les surcoûts résultant de ces obligations.

Seront particulièrement concernés EDF, GDF, la SNCF, France Télécom et La Poste.

Les schémas départementaux et les contrats de service public constituent un préalable à l'évolution du moratoire.

Mais pour importantes que soient ces mesures, il me paraît opportun d'aller plus loin et de compléter, comme la loi d'orientation l'a prévu, les moyens d'action au service du développement rural.

Aussi le Gouvernement travaille-t-il à la préparation d'un projet de loi construit autour de trois objectifs : tout d'abord, enrayer le déclin des zones les plus fragiles en leur donnant les moyens d'un nouveau développement ; ensuite, agir de sorte que l'espace rural soit attractif pour les entreprises comme pour le citoyen ; enfin, viser à faire du patrimoine, bâti ou naturel, un atout de développement.

M. Raymond-Max Aubert, nouveau délégué à l'aménagement du territoire, a procédé, depuis plusieurs mois, à une consultation très large sur ce sujet. Le Sénat a également travaillé depuis de nombreuses années sur ce thème.

Le temps est venu de consacrer par une loi l'affirmation de la politique de développement rural que la Haute Assemblée appelle de ses vœux.

**M. Philippe de Bourgoing.** Très bien !

**M. Jean-Claude Gaudin,** *ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.* J'entends poursuivre la préparation de ce texte avec l'esprit de concertation initié par M. Aubert. J'ai pour objectif d'aboutir dans le courant du second semestre prochain.

Enfin, je voudrais aborder un dernier point : il s'agit des « pays », institués par la loi d'orientation qui suscitent à la fois beaucoup d'intérêt et de nombreuses interrogations. Je m'en suis entretenu tant avec M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du Plan, qu'avec M. Roger Besse, rapporteur spécial, et M. Jean Pépin, rapporteur pour avis.

Je sais aussi, mesdames, messieurs les sénateurs, qu'un certain nombre d'entre vous sont impliqués dans cette démarche qui repose sur une organisation du territoire fondée sur la notion de bassin de vie.

La création de ces pays a été longuement débattue au Sénat.

Je souhaite ici rappeler leur vocation, qui est, d'une part, de constituer le cadre d'une politique locale cohérente des services publics et, d'autre part, de favoriser la coopération intercommunale au profit du meilleur développement économique.

Les pays sont donc d'abord un espace de concertation entre tous les partenaires impliqués, qu'ils soient publics ou privés.

En revanche, les pays ne sont pas une nouvelle circonscription administrative. Leur mise en place doit être marquée par le pragmatisme et la souplesse. C'est dans cet esprit que le Gouvernement a voulu expérimenter les pays sur quarante-deux sites de préfiguration.

Par conséquent, si le préfet doit s'en occuper, il n'a à le faire qu'en liaison avec les élus, n'étant pas chargé d'imposer quoi que ce soit. Je crois que c'est bien clair, et tel était d'ailleurs le souhait de M. le rapporteur spécial et de M. le rapporteur pour avis.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

La phase de mise en place de l'expérimentation, qui se terminera le 31 décembre 1995, se conclura par un premier rapport d'étape. Il s'agira notamment d'observer l'organisation du partenariat entre élus, socioprofessionnels et représentants associatifs, et les liens contractuels établis par les pays avec les collectivités locales, régions et départements en particulier.

Une deuxième phase, qui se déroulera jusqu'au 30 juin 1996, permettra d'examiner des thèmes plus précis, comme la pertinence des pays retenus, l'organisation et le fonctionnement des services publics dans le pays, le rôle des commissions départementales.

Ce n'est qu'alors que nous pourrions tirer des enseignements pour l'avenir.

Comme vous le voyez, mesdames, messieurs les sénateurs, la tâche que nous devons accomplir est difficile, mais elle est essentielle.

Elle est difficile, car elle suppose beaucoup de persévérance et une forte volonté de réforme qui devra être partagée par tous les acteurs, ce qui est souvent plus complexe encore à réunir que des moyens financiers.

Elle est essentielle parce que la loi d'orientation n'est pas une fin en soi. Nous devons encore travailler sur la répartition des compétences, la fiscalité locale, sur une simplification de la coopération intercommunale.

C'est à ce prix que nous pourrions passer d'un aménagement du territoire fondé sur la redistribution, qui atteint ses limites, à un traitement structurel davantage porteur d'avenir.

Elle est essentielle aussi parce qu'elle est la condition de la cohésion nationale, du développement de notre pays au sein de l'Europe et, finalement, du bien-être de nos concitoyens.

Tels sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les grands principes qui sous-tendent le projet de budget que je sou mets à votre appréciation.

Pardonnez-moi d'avoir été un peu long. Mais, m'exprimant pour la première fois en tant que ministre devant la Haute Assemblée, j'avais à cœur de m'appliquer à vous donner le maximum de renseignements.

Je conclurai en vous réitérant mon souhait de mettre véritablement en œuvre dans notre pays la loi que nous avons votée il n'y a pas si longtemps, sur l'initiative de M. Charles Pasqua, alors ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Roger Besse,** *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'instant où, pour la première fois, je rapporte les crédits de l'aménagement du territoire, vous me permettrez d'avoir une pensée émue pour le doyen Geoffroy de Montalembert et un sentiment de respectueuse reconnaissance envers notre éminent collègue M. Jacques Sourdille, auquel je viens de succéder.

Ma profonde gratitude va aussi à M. Charles Pasqua, ancien ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, à M. Daniel Hoeffel, ancien ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales, ainsi qu'à M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du

Plan. En effet, tous trois ont fait prendre conscience à la nation de l'importance vitale de l'aménagement du territoire.

Aux côtés de ces prestigieux compagnons de route, ma voix paraîtra bien faible. J'espère néanmoins que mon expérience de président du conseil général d'un département du « rural profond » me sera d'un grand secours dans l'exercice de cette nouvelle tâche.

Pour résumer d'un mot l'évolution de l'effort de la nation en faveur de l'aménagement du territoire pour 1996, je dirai qu'il apporte une contribution plus que proportionnelle à l'objectif de réduction du besoin de financement de l'Etat.

Cette déflation des moyens tranche incontestablement avec les discours volontaristes tenus voilà tout juste un an, lors du débat sur ce qui allait devenir la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Mais parlons un instant de couleurs.

Le « jaune » budgétaire, tout d'abord.

Sa lecture révèle une contraction de 9,2 p. 100 des autorisations de programme et de 1,6 p. 100 des crédits de paiement pour les dotations de l'ensemble des départements ministériels concourant à l'aménagement du territoire.

Les débats précédents sur les crédits de l'agriculture et sur les transports auront été l'occasion d'exprimer nos réserves, par exemple sur l'évolution négative du Fonds de gestion de l'espace rural.

Le « bleu » budgétaire, ensuite.

Dans le projet de loi de finances initial déposé par le Gouvernement sur le bureau de l'Assemblée nationale, les crédits demandés au titre de l'aménagement du territoire atteignaient, pour 1996, en dépenses ordinaires et crédits de paiement, un peu moins de 2 milliards de francs. Ils subissaient ainsi une contraction de 11,3 p. 100 en francs courants par rapport au budget voté en 1995.

Les autorisations de programme, fixées, elles, à 2 milliards de francs, reculaient de 20,6 p. 100.

Enfin, au terme du débat à l'Assemblée nationale, les dotations initialement demandées par le Gouvernement ont encore fait l'objet d'un abattement de 1 p. 100 en crédits de paiement et de près de 2 p. 100 en autorisations de programme.

Le constat des fortes amputations subies au total par l'aménagement du territoire doit cependant être nuancé, dans la mesure où les ajustements proposés par le Gouvernement ont, en fait, été imposés dès le gel des crédits décidé en début d'exercice par le gouvernement précédent et presque entièrement consolidé dans l'arrêté d'annulation du 28 juin.

En effet, par rapport aux crédits disponibles après l'adoption du collectif budgétaire de l'été dernier, la diminution de l'enveloppe affectée à l'aménagement du territoire n'est plus que de 2,2 p. 100 en francs courants pour les crédits de paiement, cependant que les autorisations de programme progressent de 3 p. 100.

J'en viens maintenant à l'analyse plus précise des grandes masses qui composent le budget de l'aménagement du territoire.

En premier lieu, les dépenses propres de la DATAR - soit 94,6 millions de francs après le vote de l'Assemblée nationale - sont approximativement maintenues au niveau des montants effectivement disponibles en 1995, compte tenu du gel décidé par le précédent gouvernement.

Permettez-moi une digression à ce sujet, monsieur le ministre. J'ai en effet souhaité, en conclusion de mon rapport, actualiser les données présentées l'an dernier par la commission des finances et relatives à la présence de la DATAR à l'étranger.

Un même constat s'impose, celui de l'excellence du travail accompli. Je puis en témoigner, ayant moi-même visité plusieurs bureaux de la délégation hors de France.

Un même regret se dégage, celui de l'insuffisance des moyens mis en œuvre lorsque l'on sait la très sévère concurrence des autres pays sur le marché de « la chasse aux investisseurs ».

Alors que les moyens budgétaires affectés aux bureaux de la DATAR à l'étranger, soit 46 millions de francs, diminuent encore de plus de 1 p. 100, j'ai quelque peine à croire, compte tenu de la modicité des sommes en jeu, qu'il soit si difficile de dégager les crédits qui permettraient, au contraire, un renforcement de la présence de la délégation dans les pays les plus susceptibles d'investir aujourd'hui chez nous. Je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous en avez parfaitement conscience.

S'agissant, en second lieu, de la prime d'aménagement du territoire, les crédits correspondants ont été ramenés, par l'arrêté d'annulation du 28 juin, de 583 millions de francs à 437 millions de francs pour les autorisations de programme et de 343 millions de francs à 300 millions de francs en crédits de paiement.

Ces amputations ne répondaient pas uniquement à un souci d'économies budgétaires. Elles ont, en effet, très largement trouvé leur justification dans l'énorme masse des reports accumulés depuis plusieurs exercices.

Deux facteurs très incitatifs, outre les réductions décidées dans le cadre du collectif budgétaire, devraient, à tout le moins, permettre de stabiliser ces reports, voire d'en réduire le montant dans les prochaines années.

En premier lieu, la reprise économique a fait suite à la grave récession de 1993. On note ainsi une réelle remontée de la consommation des dotations, précédée d'un fort accroissement du nombre des dossiers acceptés en 1994 et, surtout, en 1995.

En second lieu, la prime d'aménagement du territoire a fait l'objet d'une réforme, mise en œuvre par le décret du 6 février 1995.

La modification principale apportée au régime jusque-là en vigueur consiste dans le relèvement important des plafonds d'attribution de la PAT : le taux normal est passé, en effet, de 35 000 francs à 50 000 francs par emploi et le taux majoré de 50 000 francs à 70 000 francs par emploi.

Cet ensemble d'améliorations explique que, sans retrouver le niveau atteint en loi de finances initiale pour 1995, les lignes concernées bénéficient à nouveau, même après les ponctions décidées par l'Assemblée nationale, de majorations très sensibles par rapport au collectif budgétaire du 4 août dernier : plus 23,1 p. 100 pour les autorisations de programme, fixées à 539 millions de francs, et plus 10,5 p. 100 pour les crédits de paiement. C'est très bien !

Hélas ! la situation n'est pas comparable pour le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, qui regroupe, chacun le sait, les anciens FIAT, ou Fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire, FIAM, ou Fonds d'intervention pour l'autodéveloppement en montagne, FIDAR, ou Fonds interministériel de développement et d'aménagement rural, FRILE, ou Fonds régionalisé d'aide aux initiatives locales pour

l'emploi, FAD, ou Fonds d'aide à la décentralisation, et GIRZOM, ou groupe interministériel pour la restructuration des zones minières.

Certes, d'importants reports ont été constatés au terme de la gestion de l'année 1994. Toutefois, d'après les informations très précises qu'ont bien voulu me fournir vos services, monsieur le ministre, les sommes correspondantes étaient préaffectées au financement d'opérations décidées lors de différents comités interministériels qui se sont déroulés au second semestre de 1994.

Dès lors, les amputations subies par le FNADT dans le cadre du gel décidé par le gouvernement de M. Balladur en début d'année constituaient bien une remise en cause de l'effort budgétaire sans précédent annoncé pourtant par le même gouvernement lors du vote de la loi Pasqua.

Or, que constatons-nous ?

Le projet de loi de finances pour 1996 prévoit de consolider les fortes réductions imposées par le gel du début d'année sur le titre VI : les autorisations de programme s'établissent à moins de 1,5 milliard de francs, en diminution de près de 26 p. 100 par rapport aux dotations de la loi de finances initiale pour 1995, mais de seulement 2,8 p. 100 par rapport à l'enveloppe disponible à l'issue de l'adoption de la loi de finances rectificative.

De même, la contraction des crédits de paiement correspondants atteint 12,6 p. 100 par rapport au budget initial de 1995 et 1,9 p. 100 par rapport au dernier collectif budgétaire.

Le projet de loi de finances pour 1996 dépasse, en revanche, les limites atteintes par le gel et par la loi de finances rectificative du 4 août dernier pour l'amputation des crédits du FNADT inscrits sur le titre IV : les dotations correspondantes ne s'élèvent plus, en effet, qu'à 326 millions de francs, en diminution de plus de 20 p. 100 par rapport aux crédits inscrits en loi de finances initiale pour 1995, et encore de plus de 12 p. 100 par rapport à l'enveloppe disponible aux termes de la loi de finances rectificative du 4 août 1995.

Globalement, les moyens d'engagement affectés au Fonds national d'aménagement du territoire sont donc en diminution constante : environ 2,4 milliards de francs inscrits en loi de finances initiale pour 1995, un peu moins de 1,9 milliard de francs au terme de la loi de finances rectificative du 4 août 1995 et seulement un peu plus de 1,8 milliard de francs demandés dans le présent projet de loi de finances initial.

Je pense que tous ceux qui, tout à l'heure, prendront la parole dans ce débat auront à cœur de souligner les conséquences sur tel ou tel secteur économique ou social d'amputations qui font passer le FNADT sous le plancher des crédits votés en 1994 au titre des six fonds auxquels il s'est substitué.

La répartition interne des économies ainsi réalisées n'est pas encore connue, mais il est clair qu'à l'instar de ce qui s'est passé en 1995 celles-ci ne pourront porter, comme vous l'avez souligné, monsieur le ministre, que sur la fraction hors contrats de plan Etat-région.

Peut-être pourriez-vous nous apporter tout à l'heure quelques précisions à ce sujet, monsieur le ministre ?

Pour conclure sur le Fonds national d'aménagement du territoire, je souhaiterais, monsieur le ministre, ajouter deux questions à la précédente.

La première concerne l'arrêté d'annulation du 15 novembre dernier, qui vient encore d'amputer les dotations du FNADT pour 1995 de près de 100 millions de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement et de 235 millions de francs en autorisations de pro-

gramme. Pouvez-vous préciser la portée de ces nouvelles amputations sur les conditions de gestion du fonds au cours du second semestre prochain ?

Ma seconde question porte, en l'absence d'un premier bilan d'activité du FNADT, sur le contenu des actions financées en 1995 par la fraction du fonds laissée à la libre discrétion du préfet. Plusieurs exemples attestent, en effet, à mes yeux, de la persistance des pratiques de saupoudrage des dotations, à juste titre dénoncées par le président Jean François-Poncet, voilà un an, à cette tribune.

Je suis également inquiet de voir financer par le FNADT des opérations de prestige ayant peu à voir avec l'aménagement du territoire, et ce au détriment d'actions réellement structurantes.

Je ne doute pas, monsieur le ministre, de votre volonté de mettre un terme à de telles dérives.

En majorité solidaire de l'action du Gouvernement, la commission des finances lui donne acte des contraintes budgétaires considérables auxquelles il est conduit à faire face.

Dans ce contexte particulièrement difficile, le Premier ministre, M. Alain Juppé, a tenu à relancer une dynamique qui avait eu tendance à s'estomper ces derniers mois, en premier lieu avec la sélection de quarante-deux « pays » pilotes.

Ces pays, qui se veulent expérimentaux, devraient permettre de valider un certain nombre de préconisations contenues dans la loi d'orientation. Force est toutefois de constater qu'en l'absence de crédits d'accompagnement ces expérimentations, pour utiles qu'elles soient, ne pourront avoir que des effets limités et, partant, insuffisamment significatifs.

Le Premier ministre a, en second lieu, demandé aux membres de son gouvernement ainsi qu'aux préfets d'organiser, chacun à leur niveau, la concertation qui doit aboutir à l'élaboration du schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

Le décret instituant le Conseil national de l'aménagement et du développement du territoire a été publié au *Journal officiel* et la publication de celui qui est relatif aux conférences régionales est intervenue le 2 novembre. Il s'agit de décisions concrètes qui méritent d'être soulignées.

Une question, cependant, se pose à ce sujet : le délai d'un an fixé par l'article 2 de la loi Pasqua pour la présentation au Parlement du premier projet de schéma national pourra-t-il vraiment être respecté compte tenu de l'ampleur du travail de synthèse nécessaire ?

Quoi qu'il en soit, M. François-Poncet et le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, mon excellent collègue Jean Pépin, compléteront sans aucun doute par des appréciations qualitatives le bilan exhaustif que vous avez dressé, monsieur le ministre, de l'état d'application de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

La commission des finances, pour sa part, est sensible au fait que le Gouvernement affiche clairement sa volonté de parachever maintenant très vite la mise en œuvre du dispositif fiscal dérogatoire fixé par la loi Pasqua.

A ce sujet, la délimitation des zones de revitalisation rurale a dû faire l'objet d'une procédure préalable de notification à la Commission de Bruxelles. Celle-ci n'ayant, selon les informations fournies par la DATAR à la fin du mois de septembre, opposé oralement aucun obstacle au schéma proposé, la parution du décret correspondant n'aurait-elle pas pu intervenir plus rapidement ?

Le Gouvernement a, semble-t-il, hésité un instant avant de décider finalement d'attendre que la décision de Bruxelles fasse l'objet d'une notification écrite, qui vient d'ailleurs de vous parvenir, nous avez-vous dit, monsieur le ministre. Cependant, le décret portant délimitation du périmètre des zones de revitalisation rurale devant sans doute être soumis à l'avis préalable du comité des finances locales et cette structure ne devant plus désormais se réunir avant le mois de février prochain, devons-nous en déduire que la définition des zones de revitalisation rurale ne pourra intervenir qu'au début de 1996 au plus tôt ?

Au-delà de ces lenteurs administratives, la commission des finances s'est également inquiétée de la possibilité de remise en cause de la volonté du législateur. Une sorte de contestation administrative s'est, en effet, manifestée spectaculairement sur deux dossiers en particulier, dont seul le premier a connu une issue heureuse jusqu'à présent.

S'agissant du premier dossier, le Sénat avait imposé la présence à parité d'élus et de membres de l'administration au sein des comités de gestion des deux fonds de péréquation institués par la loi Pasqua, le Fonds de péréquation des transports aériens et le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

Le décret du 4 mai 1995 relatif au comité de gestion du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables précisait simplement que le comité était informé de la situation financière et des opérations du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

Cette seule référence à un pouvoir d'information semblant exclure le pouvoir même de gestion que le législateur avait expressément confié au comité, plusieurs membres du Sénat, dont M. Jean François-Poncet, et de l'Assemblée nationale ont demandé la disparition de cette disposition.

Ils ont obtenu gain de cause avec le décret du 13 octobre 1995, qui supprime l'objet du litige.

Il existe cependant un second dossier : dans l'article 43 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, il est prévu la mise en place d'un fonds national de développement des entreprises, dont la vocation est la distribution de prêts personnels aux entrepreneurs ainsi que l'octroi de garanties d'emprunts et de garanties d'engagements au bénéfice de certains établissements de prêt et de cautionnement.

Cette structure était l'une des plus attendues des parlementaires. Or, en raison de l'hostilité persistante du ministère de l'économie et des finances à la création de ce fonds, celui-ci n'a toujours pas vu le jour et semble condamné à figurer au nombre des mesures législatives définitivement inappliquées.

De ce point de vue, le plan en faveur des PME présenté par le Gouvernement, le 27 novembre dernier, ne semble pas répondre à l'objectif poursuivi par la mise en place du FNDE, à savoir favoriser l'émergence de projets présentant une faible, voire une très faible surface financière, projets dont vous ne pouvez ignorer l'importance, monsieur le ministre, notamment en milieu rural défavorisé.

Je souhaiterais donc que vous puissiez nous rassurer sur ce point.

Je voudrais, en conclusion, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, vous rappeler les ambitions affichées dès l'article 1<sup>er</sup> de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, que les assemblées ont voté avec enthousiasme et espoir, voici juste un an.

Des mots très forts sous-tendaient cette loi : « objectif d'intérêt général », « développement équilibré du territoire », « correction des inégalités de vie des citoyens liées à la situation géographique », « compensation des handicaps », « réduction des écarts de ressources entre les collectivités territoriales », « égal accès de chaque citoyen au service public », etc. Ces mots très forts ont touché le cœur des Français ; il serait grave de les décevoir.

Force est de constater qu'il y a encore loin de la coupe aux lèvres. La découverte de déficits abyssaux est passée par là et les ambitions affichées ont dû être revues à la baisse.

A défaut de nous en satisfaire, nous demandons avec force au Gouvernement de tout mettre en œuvre, dès que les conditions le permettront, pour reprendre la marche en avant initiée par la loi Pasqua, qui, seule, est de nature à éviter que s'ajoute à la fracture sociale une cassure de la France entre les régions qui continuent d'absorber l'essentiel de la richesse nationale et celles qui continuent à être aspirées par la spirale du déclin.

Puissiez-vous, monsieur le ministre, avec l'optimisme, la compétence et l'ardeur qui vous caractérisent, conduire à bien cette politique qui, en son temps, fut largement approuvée et jugée indispensable ! C'est dans cet esprit de confiance renouvelée que la commission des finances a décidé de demander à la Haute Assemblée d'adopter les crédits de l'aménagement du territoire pour 1996. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Jean Pépin, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis le vote de la loi d'orientation du 4 février dernier, la politique d'aménagement du territoire a pris un cours nouveau, marqué par la publication de nombreux textes consécutifs à ladite loi.

Cependant, les moyens alloués à cette politique ambitieuse n'ont pu, compte tenu de la nécessité de réduire les déficits publics, être aussi élevés que nous le souhaitons, bien que des efforts aient été réalisés sur quelques chapitres budgétaires par rapport au collectif, notamment en matière d'autorisations de programme.

Notre excellent collègue M. Roger Besse, rapporteur spécial, ayant détaillé l'analyse des crédits, je me propose de vous donner tout d'abord une approche synthétique de ces derniers, avant de faire le point sur l'application de la loi d'orientation. Vous y avez d'ailleurs consacré une très large part de votre intervention, voilà quelques instants, monsieur le ministre, et je vous en remercie. Enfin, j'évoquerai quelques questions qui intéressent plus spécialement l'aménagement du territoire en cet automne 1995.

Concernant les crédits, je serai bref. La consultation du « jaune » budgétaire, qui retrace l'effort de l'Etat en faveur de l'aménagement du territoire, nous montre que l'ensemble des crédits qui y sont consacrés, tous ministères confondus, s'élèveront, en 1996, à 21,6 milliards de francs en autorisations de programme et à 54,3 milliards de francs en crédits de paiement.

Le montant des crédits inscrits au fascicule budgétaire bleu consacré à l'aménagement du territoire s'élève, quant à lui, à 2,058 milliards de francs en autorisations de programme et à 1,996 milliards de francs en crédits -

dépenses ordinaires et crédits de paiement - soit une diminution par rapport au collectif et à la loi de finances initiale de 1995.

Il y a donc moins de crédits. Il faut alors afficher une forte volonté, monsieur le ministre, et je vous remercie de le faire. Vous venez, par votre intervention, à l'instant, de nous rassurer sur ce point.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi d'orientation, plusieurs réformes importantes ont été conduites.

En premier lieu, vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, on trouve la réforme de la prime d'aménagement du territoire.

Comme vous le savez, mes chers collègues, cette prime d'aménagement du territoire est une subvention d'investissement versée aux entreprises qui investissent dans des zones prioritaires et y créent des emplois. Cette prime, dont le régime résultait d'un décret de 1982, a fait l'objet d'une importante réforme puisqu'un protocole d'accord entre le gouvernement français et la Commission européenne a posé deux principes.

Premièrement, la population maximale éligible à la PAT pour les projets industriels n'excédera pas 40,9 p. 100 de la population métropolitaine ; deuxièmement, un rapprochement sera recherché entre le zonage PAT et les zonages européens éligibles aux fonds structurels.

J'estime, pour ma part, qu'il serait en effet souhaitable que l'on atteigne une plus grande cohérence entre les zonages nationaux et européens. Je pense, en particulier, aux aides que les collectivités ne peuvent pas accorder dans des zones 5 b, alors même qu'elles peuvent intervenir dans les zones PAT en faveur des entreprises.

Un progrès doit être accompli en la matière, me semble-t-il, au profit des zones 5 b non éligibles à la PAT.

Notons que, désormais, le taux normal de subvention par emploi variera de 38 000 francs à 50 000 francs. Quant au taux majoré, il s'établira de 50 000 francs à 70 000 francs par emploi, ainsi que l'ont indiqué M. le ministre et M. Besse.

Pour la seconde année consécutive, une part importante des crédits est rassemblée au titre du Fonds national d'aménagement et du développement du territoire, le FNADT.

J'observe, cependant, que les crédits alloués au fonds diminuent, tant en dépenses ordinaires et crédits de paiement qu'en autorisations de programme. Certes, nous acceptons cet effort, compte tenu des difficultés que connaît notre pays, mais je relève avec préoccupation et regret que certaines des lignes autrefois individualisées dans d'autres fonds connaissent une réduction.

Je n'en veux pour exemple que les crédits consacrés au développement de la montagne, qui relevaient de l'ex-FIAM. Ces crédits n'ont cessé de diminuer depuis 1993. C'est ainsi que les crédits correspondant à l'ancien FIAM sont passés de 40 millions de francs, en 1993, à 31 millions de francs cette année, soit une baisse importante de 23,7 p. 100. Je souhaite que cette évolution s'infléchisse, ce qui, compte tenu des sommes concernées, elles sont relativement modestes, ne devrait pas être une équation trop difficile à résoudre.

Un examen rapide des autres fonds qui concourent à l'aménagement du territoire n'est pas inutile. Il montre que le Gouvernement, en la matière, ne doit pas relâcher ses efforts, monsieur le ministre.

Le Fonds de gestion de l'espace rural, le FGER, recevra, comme vous l'avez précisé, 388 millions de francs en 1996. Or, je rappelle que, lors de la discussion du projet de loi d'orientation, il avait été dit que 1 milliard de francs lui seraient attribués.

Le Fonds national de développement des entreprises, le FNDE, a été créé par la loi d'orientation afin de renforcer les fonds propres et l'accès au crédit des entreprises. Il doit intervenir par des prêts et des garanties, mais il n'a pas encore vu le jour, car les textes d'application de l'article 43 de la loi d'orientation n'ont toujours pas été publiés. Le Sénat doit se montrer vigilant sur la création de cet important instrument financier, et vous aussi, monsieur le ministre, dans la mesure de toute votre volonté.

Le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables - le FITTVN - est un compte d'affectation spéciale qui a reçu 2 milliards de francs en 1995 et qui recevra 3,05 milliards de francs en 1996. C'est donc un bel espoir et une belle progression.

Le Fonds de péréquation des transports aériens, le FPTA, serait doté de 130 millions de francs en 1995, mais il n'a pas encore pu attribuer d'aides : l'administration doit également publier plusieurs textes pour lui permettre d'intervenir.

J'observe donc que plusieurs textes d'application de la loi relatifs aux fonds doivent être publiés avec diligence. Nous comptons beaucoup sur votre action en ce sens, monsieur le ministre. Je dois dire que la volonté dont vous venez de faire preuve ce soir, au cours de votre intervention, nous rassure tout à fait.

Venons-en, si vous le voulez bien, à l'application de la loi du 4 février dernier, à l'élaboration de laquelle la commission des affaires économiques du Sénat et son président, M. Jean François-Poncet, ont pris une part éminente.

Vous trouverez dans mon rapport, mes chers collègues, un résumé de l'état d'avancement de l'application de cette loi. Vous y lirez également un échéancier des diverses étapes qui s'échelonnent en 1996, depuis les propositions relatives à la réduction des logements vacants, qui auraient dû être présentées en septembre dernier, jusqu'à la préparation du projet du schéma national d'aménagement du territoire, dont vient de parler M. Jean-Claude Gaudin et qui constitue la pierre angulaire de la politique d'aménagement du territoire.

Souhaitons que ces mesures d'application voient rapidement le jour, en particulier celles qui sont relatives à la délimitation des zones de revitalisation rurale, les ZRR. Mais vous venez, monsieur le ministre, de nous rassurer sur ce point précis voilà quelques minutes. Soyez-en remercié.

Parmi les thèmes d'actualité qui m'ont paru, entre autres, mériter un développement plus spécifique, je retiendrai celui de l'équilibre de la région d'Île-de-France, celui des délocalisations d'emplois publics, ainsi que la question des services publics en milieu rural.

En ce qui concerne l'équilibre de la région d'Île-de-France, j'ai pris connaissance avec quelque inquiétude du dernier rapport présenté au Premier ministre par le comité de décentralisation. Comme vous le savez, ce comité joue un rôle essentiel dans l'agrément des constructions nouvelles pour l'implantation des activités en Île-de-France et dans le suivi des plans de localisation des organismes publics. Or, ce comité estime que le stock des bureaux vacants autour de Paris avoisine quatre à cinq millions de mètres carrés.

**M. Gérard Larcher.** C'est cela !

**M. Jean Pépin, rapporteur pour avis.** En conséquence, les objectifs du schéma directeur de la région d'Ile-de-France pourraient être remis en cause. Selon le comité, « à l'échelle des grands équilibres nationaux, l'offre très importante de bureaux en Ile-de-France risque de renforcer un mouvement de transferts d'emplois de province vers la capitale ».

Au total, ce mouvement pourrait mettre en cause les objectifs même de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Je souhaite, monsieur le ministre, que le Gouvernement ne sous-estime pas ce danger.

Des efforts ont déjà été réalisés en matière de délocalisation d'emplois publics et dans le sens inverse Paris-province : 23 700 transferts d'emplois ont été approuvés depuis 1991 ; 7 400 emplois ont d'ores et déjà été transférés tandis que 6 700 sont en cours de transfert.

Je considère pour ma part, avec bon nombre de mes collègues de la commission, qu'il est essentiel de favoriser les transferts en cascade de Paris vers les grandes villes de province, d'une part, des capitales régionales vers les autres villes de France, d'autre part.

Mais la politique conduite actuellement ne prend que timidement en compte cet objectif, qui avait d'ailleurs été souhaité au moment des débats sur la loi d'orientation du 4 février dernier.

Je n'aurai garde de négliger les problèmes posés par la désertification du monde rural en général et par la réduction de l'importance des services publics sur la plus grande partie du territoire de notre pays en particulier.

Dans sa circulaire du 26 juillet dernier, M. le Premier ministre a clairement indiqué que « l'implantation et l'organisation des services publics devront contribuer à l'action en faveur des quartier urbains en difficulté ainsi qu'à la lutte contre la désertification rurale et contre l'exclusion ».

En outre, au cours de l'automne, lors d'une communication en conseil des ministres, il a été rappelé que le moratoire suspendant toute décision de fermeture des services publics en zone rurale serait maintenu. Or, au sein de la commission, plusieurs de nos collègues se sont émus de la fermeture non concertée de certains services publics dans des zones rurales.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir vous assurer que la volonté sans équivoque du Gouvernement, à laquelle nous apportons notre soutien, est bel et bien respectée à l'échelon déconcentré.

**M. René Régnault.** C'est, hélas ! nécessaire.

**M. Jean Pépin, rapporteur pour avis.** Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les réflexions que m'inspire le projet de budget de l'aménagement du territoire pour 1996.

Je n'ignore pas les difficultés que connaît notre pays et qui expliquent que le Gouvernement n'ait pas consacré à l'aménagement du territoire une aussi grande part des ressources publiques qu'il l'eût voulu et comme nous l'aurions souhaité.

Mais il ne faudrait pas, monsieur le ministre, que les difficultés d'aujourd'hui amorcent des désengagements et accèdent des remises en cause pour demain.

Vous nous avez rassurés sur ce point quant à votre volonté, et nous vous en donnons acte bien volontiers.

Finalement, mes chers collègues, consciente de la situation difficile dans laquelle se trouve la France et de la nécessité d'opérer des choix, la commission des affaires

économiques et du Plan vous propose d'adopter les crédits de l'aménagement du territoire pour 1996. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques et du Plan.

**M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est des moments, dans la vie d'une nation, où la gravité d'un seul grand enjeu relativise l'importance de tous les autres, y compris de ceux que l'on plaçait, il y a peu, au premier rang.

Il en est ainsi ce soir, au douzième jour de la grève qui paralyse des secteurs entiers de la vie nationale, de l'aménagement du territoire, que, pourtant, le Sénat tient pour l'une des grandes priorités nationales.

Si j'ai néanmoins tenu à prendre la parole dans le débat de ce soir, après les excellentes interventions de nos deux rapporteurs, c'est précisément en raison de cet attachement du Sénat et à cause de la part qu'il a prise à l'élaboration et à la rédaction de la loi du 4 février dernier.

Mais c'est aussi, monsieur le ministre, pour souligner qu'à côté de la vieille fracture entre les nantis et les démunis et à côté de celle qui sépare aujourd'hui même les secteurs protégés des secteurs exposés de notre économie, il y a une autre fracture, il y a un autre fossé qui s'élargit sans cesse entre régions en développement et régions en déclin, la fracture territoriale.

**M. René Régnault.** Exact !

**M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du Plan.** Il n'y a pas que ces citoyens exclus ; il y a aussi des territoires exclus.

Le Sénat demande que, quelle que puisse être la gravité des préoccupations de l'heure, le Gouvernement ne perde pas de vue cette fracture, qui porte une dangereuse atteinte à la cohésion nationale, en même temps qu'aux chances de la France dans la compétition européenne.

Qu'attendons-nous exactement du Gouvernement ?

Certes, nous aurions tous espéré trouver la trace de sa volonté dans ses choix budgétaires, mais soyons francs : elle n'y est pas. L'aménagement du territoire ne figure pas, avec l'éducation nationale, la culture, la justice ou la police, parmi les secteurs que la rigueur budgétaire a épargnés.

Vous avez, il est vrai, monsieur le ministre, avec un admirable talent de présentation auquel je tiens à rendre hommage, souligné le réconfort qu'un sujet surdoué peut tirer d'une lecture du projet de budget. Il y faut cependant des lunettes de ministre ! Avec nos binocles de parlementaires, nous n'y parvenons pas. (*Sourires.*)

Il faut, en effet, pour vous suivre, rapprocher les crédits du projet de budget non pas de la loi de finances initiale de 1995, mais de la loi de finances rectificative qui l'a modifiée en cours d'année.

La « diminution de la diminution » apparaît alors moins douloureuse, je vous le concède. Force est tout de même d'appeler un chat un chat et de dire, avec nos rapporteurs, que les crédits diminuent.

Ceux du Fonds national d'aménagement et du développement du territoire, par exemple, ont baissé, d'un budget à l'autre, de près de 20 p. 100 ; il me semble même vous avoir entendu dire de 25 p. 100. Quant aux autorisations de programme au titre de la PAT, elles baissent aussi de près de 6 p. 100.

Croyez bien que je ne mets pas l'accent sur ce recul dans un esprit chagrin, mais, d'une certaine façon, je tiens à prendre date, car je crois entendre déjà les gouvernements de demain et d'après-demain partir du bas étiage atteint en 1996 pour mettre en exergue d'éventuelles futures modestes augmentations qu'ils pourraient proposer dans les budgets à venir.

**M. François Gerbaud.** C'est juste.

**M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du Plan.** Or les références, à force de baisser, n'ont plus aucune signification.

Mais, monsieur le ministre, j'en viens à ce qui fait l'essentiel de mon propos : vous n'avez pas d'argent.

**M. François Gerbaud.** Eh oui !

**M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du Plan.** Raison de plus pour avoir de la volonté.

Le Gouvernement ne peut mettre au pot de l'aménagement du territoire les ressources qu'il aurait sans doute voulu y mettre, mais il a d'autres moyens de manifester qu'il continue de placer l'aménagement du territoire au premier rang de ses priorités. Permettez-moi d'en énumérer six.

Premier moyen : publier sans tarder tous les décrets d'application de la loi du 4 février dernier. Certains, parmi les plus importants, tardent à sortir ; vous les avez d'ailleurs mentionnés, comme l'ont fait mes collègues rapporteurs.

Puis-je signaler tout particulièrement à votre attention le décret instituant le Fonds national de développement des entreprises, dont nous savons où et pourquoi il est bloqué ?

Permettez-moi de citer aussi le décret concernant le groupement d'intérêt public qui permettra au Parlement et à des experts indépendants de porter un jugement autonome sur la politique conduite.

Sur les trente-deux décrets prévus, treize, nous avez-vous dit, ont été pris et cinq sont sur le point de sortir, ce qui laisse quatorze décrets en souffrance.

Deuxième moyen : mettre en route et communiquer au Parlement, aux échéances fixées, les rapports et les études qui permettront de construire le système de péréquation prévu par la loi pour resserrer l'éventail des ressources dont disposent les collectivités riches et les collectivités pauvres. Moins l'Etat a de moyens, plus la péréquation est vitale.

Je me permets d'attirer tout particulièrement votre attention sur la péréquation.

La péréquation des ressources entre collectivités est l'un des piliers de la loi du 4 février dernier. Le Sénat compte sur vous pour que le ministère des finances engage et présente les travaux prévus par la loi.

Troisième moyen : activer les fonds créés par la loi, y compris - je me permets d'insister, comme d'autres l'ont fait avant moi - le Fonds de péréquation des transports aériens, dont l'actualité souligne l'importance. Les régions enclavées ne sont plus desservies, en période de grève, que par les lignes aériennes secondaires. Or, ces dernières souffrent de la contagion à la baisse des tarifs que l'ouverture du ciel national à la concurrence a d'ores et déjà provoquée.

Puisque des appels d'offres sont nécessaires pour mettre ce fonds en action, qu'attend-on pour lancer ces appels d'offres ? Ne pourrait-on, dans l'intervalle, utiliser les ressources dont le fonds dispose d'ores et déjà pour accorder des aides en trésorerie aux compagnies en difficulté ?

Quatrième moyen : accélérer l'élaboration du schéma national d'aménagement du territoire ; vous en avez longuement parlé tout à l'heure, monsieur le ministre. Ce schéma devait être soumis au Parlement le 5 février prochain, mais, après vous avoir écouté, je comprends qu'il ne le sera plus, probablement, qu'au 5 février de l'année suivante.

Une année de retard, me direz-vous, dans l'aménagement du territoire, affaire d'une, voire de deux générations, ce n'est pas bien grave ! Mieux vaut, en effet, un schéma retardé qu'un schéma mal bouclé. Il n'en demeure pas moins que nous attendons - je n'ai pas besoin de vous le dire - avec impatience la copie du Gouvernement.

Cinquième moyen : veiller à ce que les réformes récemment annoncées par le Gouvernement dans plusieurs domaines prennent en compte l'impératif de l'aménagement du territoire.

Je pense, naturellement, au contrat de plan avec la SNCF, mais je pense tout autant aux universités. François Bayrou vient de promettre un programme de 2 milliards de francs pour compléter et prolonger le plan Université 2000.

Nous vous demandons instamment, monsieur le ministre, de veiller à ce qu'il soit tenu compte de l'article 12 de la loi du 4 février, qui prévoit la création d'universités thématiques dans des villes moyennes. Les troubles universitaires ne démontrent-ils pas la carence des gigantesques caravansérails universitaires dans lesquels nous nous sommes plu à entasser nos étudiants ?

Ces « Sarcelles universitaires » explosent comme les grands ensembles de nos banlieues. Gigantisme et qualité font mauvais ménage, n'en déplaise au conservatisme universitaire. Le Sénat compte que vous serez vigilant sur ce point comme sur d'autres.

Sixième moyen : associer sans tarder la Haute Assemblée à l'élaboration du projet de loi sur l'espace rural prévu à l'article 61 de la loi du 4 février dernier.

Monsieur le ministre, je n'en dirai pas davantage. Ce que nous demandons au Gouvernement est simple. Nous souhaitons qu'il prenne rapidement les décisions qui montreront au pays que l'aménagement du territoire n'est pas redevenu ce qu'il a trop longtemps été : un thème de discours du dimanche sans vrai lendemain.

Nous souhaitons qu'il montre, par des initiatives concrètes, que l'aménagement du territoire reste un objectif central de sa politique.

Charles Pasqua avait suscité dans le pays une grande espérance. A l'attente succède, peu à peu, le doute.

Le Gouvernement a, malgré la pénurie budgétaire, les moyens de redresser la barre, à condition de le vouloir et à condition de ne pas tarder.

Monsieur le ministre, nous faisons confiance à votre détermination et à votre efficacité, ainsi qu'à celle de la DATAR et de son nouveau délégué. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RDSE, des Républicains et Indépendants, du RPR, et de l'Union centriste.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue le mercredi 6 décembre 1995 à une heure trente, est reprise à une heure quarante.)

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

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'aménagement du territoire.

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, 47 minutes ;

Groupe socialiste, 34 minutes ;

Groupe de l'Union centriste, 24 minutes ;

Groupe des Républicains et Indépendants, 27 minutes ;

Groupe du Rassemblement démocratique et social européen, 20 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 5 minutes.

La parole est à M. Régnauld.

**M. René Régnauld.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, en mai 1993, le ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire de l'époque, M. Charles Pasqua, nous annonçait la tenue d'un grand débat sur l'aménagement du territoire, précisant qu'il s'agissait d'« inventer la France du XXI<sup>e</sup> siècle ».

De légitimes espoirs naquirent. Beaucoup d'élus y crurent et se mobilisèrent. Il était question de procéder à un rééquilibrage des territoires, de leurs chances, de leurs ressources, dans un développement conduit harmonieusement.

Là, on pouvait croire à la reconquête de l'espace rural, ailleurs, au « mieux-vivre » dans nos villes.

Les outils étaient répertoriés : réforme de la fiscalité locale et des finances locales fondée sur la solidarité, la redistribution ; meilleure répartition des compétences ; lancement de grands programmes d'investissement ; nouvelle conception de l'aménagement de l'espace.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, aboutissement de cette démarche, fut publiée le 4 février 1995.

Aujourd'hui, à l'approche de la deuxième année d'application de cette loi, force est de constater que les espoirs sont déjà terriblement déçus.

En vérité, la déception fut perceptible dès les premiers mois de sa mise en oeuvre. Elle conduisit même un député de la majorité, élu de mon département, à entreprendre une grève de la faim, avec le soutien de tout un pays de Bretagne intérieure, en particulier de ses élus locaux.

Monsieur le ministre, au moment où le Gouvernement aurait bien besoin d'être soutenu, de susciter la confiance, il a gâché celle des siens, de ceux qui, au printemps dernier, ont porté Jacques Chirac à la présidence de la République.

Concrètement, pour 1996, les crédits consacrés à l'aménagement du territoire sont en baisse de plus de 1 p. 100 en francs courants, cette situation faisant suite aux diminutions inscrites dans la loi de finances pour 1995 : de 2,35 p. 100 en autorisations de programme et de 5,12 p. 100 en crédits de paiement.

Quant à l'ensemble des crédits concourant à l'aménagement du territoire, ils passent, entre 1995 et 1996, de 23,9 milliards de francs à 21,7 milliards de francs en autorisations de programme et de 55,2 milliards de francs à 54,3 milliards de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement.

La loi du 4 février 1995 ressortit, elle aussi - peut-être elle surtout - aux promesses non tenues.

Des engagements pris au nom de l'Etat restent sans suite ; la parole de celui-ci est trahie.

Les craintes que j'ai souvent exprimées lors de l'examen de cette loi, s'agissant notamment de la mise en place des moyens financiers, se révèlent malheureusement amplement vérifiées.

Cette absence de politique concrète d'aménagement du territoire n'est pas étrangère à la crise sociale actuelle. Les actions et manifestations d'une ampleur exceptionnelle, peut être même jamais vue, qu'on observe actuellement traduisent un malaise profond. La morosité ambiante est notamment alimentée par les tromperies sur les engagements pris. D'où un grave déficit de confiance, encore creusé par le constat d'une absence de courage et de lucidité, nécessaires pour conduire une politique fondée sur la solidarité, la redistribution et le rééquilibrage.

Les tendances actuelles, qui perdurent, et qui font vivre dans des conditions difficiles, humainement et socialement inadaptées, des millions de nos compatriotes, ne sont plus tolérables. Les douze millions de Franciliens s'en rendent compte actuellement.

Le regroupement de certains fonds - FIAT, FIAM, FRILE, FAD, FIDAR et GIRZOM - permet à l'Etat de se désengager. Nous avons prévenu ; les faits, malheureusement, nous donnent raison.

De 2 418 millions de francs en 1995, les crédits chutent à 1 843 millions de francs en 1996.

Des fonds de péréquation ont été créés.

Le Fonds de péréquation des transports aériens, que M. François-Poncet a évoqué à l'instant, actuellement alimenté, ne connaît pourtant aucune utilisation : les décrets d'application n'ont pas encore été publiés.

Le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, prévu pour des actions nouvelles ciblées sur le désenclavement, est dévoyé. Son produit, soit 2 milliards de francs en 1995 et 3,05 milliards de francs en 1996, couvre essentiellement des dépenses qui, auparavant, étaient inscrites au budget général. Ce fonds est donc substitué à l'Etat par des actions qui relèvent normalement de la compétence de ce dernier.

Le Fonds de gestion de l'espace rural, amputé, comme la dotation de développement rural, en cours d'année, est doté de 388 millions de francs, en 1996, contre 500 millions de francs en 1995.

Quant au Fonds national de développement des entreprises, qui a pour objet le maintien et la création des PME, il n'a pas encore été doté. Les zones visées par ce fonds ne sont même pas encore déterminées.

Dans ces conditions, comment accorder du crédit au plan PMI-PME présenté voilà quelques jours par M. le Premier ministre ?

La dotation globale d'équipement fait par ailleurs l'objet d'une amputation de 600 millions de francs pour 1996 ; celle-ci devait dépasser le milliard de francs en 1997.

Enfin, la droite et le Gouvernement de M. Juppé, au nom du pacte de stabilité financière, vont faire subir aux collectivités locales un régime amaigrissant en réduisant les concours actifs de l'Etat : les collectivités locales ne seront plus alors en mesure de jouer leur rôle dans l'aménagement du territoire.

Monsieur le ministre, les choses sont maintenant claires, d'autant plus claires que les compétences de votre département ministériel vous permettent d'avoir une vue globale des problèmes. Le Gouvernement, aujourd'hui, n'honore pas ses promesses ; plus, il s'en détourne. La loi d'orientation du 4 février 1995 est en panne de crédits,

en panne de volonté politique. Cela engendre, en retour, une immense déception. Bref, il s'agit maintenant d'une panne de confiance.

Les décrets - nombreux - sont attendus, le schéma national et les schémas sectoriels également. Les modalités de redistribution des richesses - le fameux « 80/120 » - n'ont connu aucun début d'application. Plus grave, l'objectif me semble oublié.

La réforme des valeurs locatives devait entrer en application en janvier 1997. Elle est toujours au point mort. La définition des pays doit être encore encouragée à partir des résultats des travaux des commissions départementales de la coopération intercommunale. Quant aux schémas départementaux d'aménagement et de modernisation des services publics, des services d'intérêt général et des services au public, ils sont plus ou moins abandonnés; surtout, il manque de perspectives claires, de moyens et de méthode.

L'intérêt général, l'intérêt social ne peuvent pas toujours se conjuguer avec l'équilibre financier. A moyens constants, voire à moyens réduits, sans la solidarité de l'Etat, sans doute combinée avec celle des collectivités territoriales, de certaines d'entre elles au moins, l'aménagement, mieux, le réaménagement équilibré du territoire est impossible.

Les choix actuels du Gouvernement sont en contradiction manifeste avec les objectifs affichés, notamment ceux de la loi d'orientation du 4 février 1995.

Le groupe socialiste, traduisant ainsi la forte déception des élus locaux de toutes tendances, ne votera pas vos propositions budgétaires. Il militera même pour l'émergence d'une nouvelle et vraie politique d'aménagement du territoire. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

**M. Paul Girod.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de budget appelle évidemment des réflexions variées.

Compte tenu des difficultés de l'heure, vous ne disposez pas, monsieur le ministre, des marges de manœuvre que vous souhaiteriez. Vous faites cependant œuvre d'imagination et preuve de détermination. C'est la raison pour laquelle je serai de ceux qui, au sein de notre groupe, voteront votre projet de budget.

Vous avez aujourd'hui la responsabilité nationale de l'aménagement du territoire, mais vous n'êtes pas sans savoir, en particulier en tant que maire de Marseille et président d'une grande région française, que tout le monde, en France, fait de l'aménagement du territoire, qu'il s'agisse du plus petit maire ou de la moindre communauté de communes.

Même les départements font de l'aménagement du territoire, et plus que l'on ne l'imagine, dans la mesure où ils ont la charge, par exemple, des routes départementales.

A titre d'exemple, mon département compte 5 600 kilomètres de routes départementales, contre 400 kilomètres de routes nationales et très peu de kilomètres d'autoroute.

Cela signifie que, pour l'essentiel, la charge des voies de communication repose sur le département. De surcroît, les routes départementales ne sont plus aussi bucoliques qu'auparavant. Depuis le début des années soixante-dix, en effet, ont été transférés au département toute une série d'itinéraires nationaux, notamment les anciennes routes nationales dites secondaires, dont certaines deviennent, au fur et à mesure du développement de l'économie, des axes principaux.

En conséquence, pour réussir, une politique d'aménagement du territoire suppose que les collectivités territoriales puissent s'y engager à fond. Telle est, du reste, leur volonté. Je le crois et je le vis. Nos deux excellents rapporteurs, tous deux président de conseil général, le savent bien.

Cependant, pour que cet engagement soit efficace, monsieur le ministre, il faut que la clarté prévale. Or, force est de constater que, en ce moment, pour des raisons diverses, la confusion règne dans beaucoup d'esprits. Vous avez longuement parlé des pays tout à l'heure, nos rapporteurs également; j'y reviens à mon tour.

Outre les formes classiques de coopération intercommunale, notamment les syndicats intercommunaux à vocation multiple et les syndicats intercommunaux à vocation unique, nous avons vu apparaître, avec la loi relative à l'administration territoriale de la République, la nouvelle forme juridique de la communauté de communes ou de la communauté de villes et, avec la loi du 4 février 1995, le concept de pays.

Or, il faut que vous le sachiez, la coexistence de l'ensemble suscite, dans certaines de nos régions, une véritable confusion mentale et un désordre intellectuel total chez les responsables locaux.

Les communautés de communes se forment avec plus de liberté que l'on aurait pu supposer, dans la mesure où les schémas départementaux ont souvent été ou absents ou très souples; mais, pour ce qui est du pays, qui vient se surajouter à l'ensemble, on constate ici et là qu'un certain nombre de responsables de collectivités territoriales répandent l'idée que le problème est déjà réglé et que, sans liaison avec les structures juridiquement établies, les pays sont déjà prédéterminés.

Monsieur le ministre, vous auriez intérêt à nous aider à clarifier le tout. Je sais bien qu'une mission étudie actuellement le problème, mais je tiens tout de même à rappeler que, si la Haute Assemblée s'est ralliée, dans son ensemble, au concept de pays, sans fixer d'organisation territoriale ou administrative y afférente, c'est parce que l'on était parti de la notion de « bassin de vie » de la taille, à peu de choses près, d'un arrondissement, quoique moyennant certaines modifications. D'ailleurs, la loi prévoyait une révision des cartes administratives en fonction des pays constatés par les commissions départementales de coopération intercommunale.

Dans l'état actuel des choses, il se répand dans notre pays - le grand, le vrai - l'idée que ces démarches ont déjà abouti, et de manière parfois fort différente de celle que nous avons envisagée en votant le texte.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, si vous voulez que nous réussissions tous ensemble l'aménagement du territoire, il vous faut parvenir d'abord à clarifier les choses, et le plus vite possible, sinon le désordre qui est en train de s'installer aboutira à l'anarchie: parce que l'on ne saura plus qui fait quoi, on ne fera plus rien du tout! *(Très bien! et applaudissements sur les travées du RDSE, de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.)*

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

**M. François Gerbaud.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lorsque la rumeur, la rogne, la grogne et la grève meurtrissante jettent jusqu'aux portes du Palais l'exaspération de la ville, victime apoplectique de sa propre démesure, parler d'aménagement du territoire s'apparente, à première vue, davantage aux jeux floraux qu'à la prospective qu'impose la recherche d'un meilleur équilibre du territoire.

Le Sénat a été, ces dernières années, l'initiateur, le réinventeur » de cette politique d'aménagement du territoire que l'on avait déconnectée du plan et presque publiée. Désormais, la loi d'orientation la propose et l'impose solennellement et concrètement.

Solennellement, parce que cette loi a été ici, au Sénat plus qu'ailleurs, réfléchie, discutée, préparée, au terme d'une vaste investigation dont l'essentiel a été constitué par l'écoute de tous les partenaires directs ou indirects de ce grand dessein pour la France du XXI<sup>e</sup> siècle.

Avec tous les textes qui vont en découler et qui tardent mais vous avez annoncé de bonnes nouvelles en ce domaine, monsieur le ministre - nous lui donnons valeur de contrat. Nous entendons être les gardiens de ce réaménagement du territoire dont le budget doit être, chaque année, la traduction et le rapport d'étape. Nous en avons l'occasion aujourd'hui.

Monsieur le ministre, avec Eric Raoult, vous êtes en charge de la ville et de la campagne, c'est-à-dire de tout le territoire, dans toute sa diversité et, sans doute, dans toutes ses oppositions.

Nous n'y voyons que cohérence, pour peu que les urgences de la ville en crise ne l'emportent pas sur les tentatives, plus silencieuses mais tout aussi anxieuses, du monde rural en quête de survie tout autant que d'avenir.

Soucieux de ne pas désespérer Billancourt, il ne faudrait pas faire pleurer Margot ; l'agitation des banlieues ne doit pas couvrir les plaintes des exclus silencieux de la France verte.

C'est dans cet esprit que nous attendons décisions et investissements.

Il est une question à poser : le projet de budget soumis notre discussion est-il réellement la traduction des efforts accomplis et de ceux qui sont annoncés ?

En matière d'aménagement du territoire, les intervenants sont nombreux, et le précieux « jaune », celui qu'attendait Geoffroy de Montalembert, ne permet sans doute pas une lecture réelle et complète des efforts engagés, donc de la valeur de l'effort attendu.

Régions, départements, communes sont les partenaires de l'Etat dans les investissements, mais leur participation est-elle complètement prise en compte à l'aune de leur valeur et de leur complémentarité ?

La situation nécessite cette clarification des compétences : quelle en est l'orientation et quel en est, monsieur le ministre, le calendrier ?

A ce sujet, je souhaite esquisser une réflexion : clarification des compétences ne doit pas signifier seulement transfert de responsabilité sur des échelons territoriaux déjà lourdement chargés. Je pense, en particulier, à la région, à laquelle on veut confier une responsabilité ferroviaire élargie et peut être trop lourde pour elle.

Le budget pour 1996 - le Sénat le regrette - n'affiche pas des moyens aussi élevés que souhaités ; MM. Besse et Pépin l'ont dit excellemment dans leur rapport.

Nous sommes, c'est vrai, comme beaucoup d'autres, au partage de la rigueur budgétaire. Nous sommes en période de vaches maigres, résultat des années passées. Il est, dans ce domaine, des droits de succession négatifs !

Cependant, face à la priorité que constitue l'aménagement du territoire, la réduction des déficits, nécessaire à la bonne santé d'une économie financière, ne devrait pas intégrer plus que de raison la recherche des critères de convergence prévus par le traité de Maastricht.

L'aménagement du territoire risquerait, à terme, de ne pas trouver son compte. On peut en effet faire l'Europe sans défaire la France ou, plus exactement, en la faisant

mieux. Notre pays attend beaucoup d'une économie plus réelle que financière, indispensable au rééquilibrage plus harmonieux de son territoire.

La forte baisse des crédits du FNADT, qui est un outil important, ne semble pas aller dans ce sens, bien que nous soyons un peu rassurés, dans la mesure où il existe une marge de manœuvre pour répondre aux demandes. Je vous remercie, monsieur le ministre, de nous l'avoir rappelé.

L'emploi est l'une des clés de l'aménagement. La prime d'aménagement du territoire, qui bénéficie d'une dotation de 500 millions de francs, a pour mission d'y répondre. Reste à résoudre les problèmes de l'inégalité dans l'assistance aux projets industriels et du peu de cohérence entre les zonages nationaux et européens.

Sans doute faut-il y mettre un peu d'ordre. A ce sujet, monsieur le ministre, nous vous demandons, en liaison avec Bruxelles, d'élargir aux recalés d'hier l'accès aux fonds structurels européens. C'est vrai, en particulier, pour les objectifs 5 b et 2.

Le département de l'Indre a mal vécu, voilà quelques mois, les sélections d'accès de cantons qui, aujourd'hui, s'estiment, à juste titre, victimes d'une injustice européenne.

Il s'agit d'une requête du monde rural, cet interstitiel vivant des villes, qui attend la loi relative à son développement.

L'occasion m'est donnée de rendre hommage à celui qui a préparé ce texte, M. Aubert, le nouveau directeur de la DATAR, qui va conduire cette symphonie, selon nous, plus héroïque qu'inachevée.

Quel en est le calendrier et comment va-t-elle participer à la gestion du monde rural, à une meilleure contractualisation et à une plus évidente clarification et hiérarchisation des compétences ? Comment va-t-elle répondre à cette question : quel est, du département ou de la région, l'échelon d'intervention le plus adapté ? Comment mieux coordonner leurs actions sans que l'un domine l'autre ou que l'un récrimine contre l'autre ?

Comment entendez-vous organiser cette nouvelle territorialité où l'intercommunalité à marche forcée et à fiscalité propre peut donner au pays l'ambition de devenir un autre échelon territorial ? Voilà qui n'est pas sans inquiéter certains élus. Certes, votre propos liminaire nous a sur ce point rassurés, mais il est un plissement hercynien qui résiste à la volonté des politiques. (*Sourires.*)

Toutes ces questions trouvent leur légitimité au moment où se mettent en place les schémas nationaux ou régionaux d'aménagement du territoire, les schémas des transports terrestres et les schémas aéroportuaires.

Dans ce grand débat, nous serons, à vos côtés, attentifs à la bonne utilisation des fonds qu'avec des clés de sauvegarde la loi d'orientation a mis à la disposition de l'aménagement du territoire.

Le monde rural, d'où je viens, attend beaucoup du Fonds de gestion de l'espace rural, du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, du Fonds de péréquation des transports aériens, comme il attend beaucoup d'un Etat jacobin suffisamment fort pour déconcentrer plus que décentraliser et pour impulser sa solidarité et ses interventions dans les grands investissements qui doivent rester de sa compétence.

Les aéroports, les autoroutes, les canaux et les réseaux ferroviaires maintenus et modernisés sont d'authentiques outils de désenclavement dans un service public rénové et échappant, dans certains cas, à la seule logique économique.

La survie de la France verte est à ce prix, je le sais, puisque j'en suis issu comme nombre de mes collègues dans cet hémicycle. Pour m'en expliquer, je prendrai un exemple qui m'est proche.

Solognots, Berrichons, Limousins, Creusois, Corrèziens et autres espèrent, avant le très attendu mais très hypothétique TGV Limousin, qu'une ligne ferroviaire historique mais modernisée et ouverte sur le Sud les relie plus vite et plus souvent. Cela, bien sûr, quand les trains resiffleront trois fois, demain peut-être !

Monsieur le ministre, monsieur le maire de Marseille, permettez-moi, ce soir, cette conclusion, que je vous prie de me pardonner compte tenu de l'amitié qui la suggère. Vous êtes, c'est très symbolique, sous la protection de Notre-Dame-de-la-Garde. Du haut de sa colline et au bord du rivage, elle était le point de repère et d'observation privilégié au temps de la navigation à l'estime, comme doit l'être aujourd'hui, à l'écoute des besoins et des aspirations, une politique d'aménagement du territoire plus pragmatique que scientifique et plus humaine que formelle. *(Sourires et applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean Boyer.

**M. Jean Boyer.** Le groupe des Républicains et Indépendants vous accueille avec émotion, monsieur le ministre, car vous étiez très récemment encore parmi nous.

Au terme du dernier remaniement ministériel, le ministère de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration vous a été confié. Ce fut une heureuse nouvelle. N'a-t-on pas, ici au Sénat, depuis plusieurs années, souhaité une grande politique de l'aménagement du territoire qu'un ministère à part entière pourrait mettre en œuvre ?

Nos vœux en faveur d'une politique ambitieuse en ce domaine furent une première fois exaucés par MM. Charles Pasqua et Daniel Hoeffel, auxquels je rends hommage, mais je n'oublie pas non plus la vivifiante impulsion donnée par le président de la commission des affaires économiques et du Plan, M. Jean François-Poncet.

Puis vous avez été choisi, monsieur le ministre, vous, le président de région, vous, le maire de la seconde ville de France. Pouvaient-on espérer une meilleure connaissance des questions dont vous avez désormais la charge ? Non !

Vos premières actions se sont vite enchaînées après votre arrivée rue Saint-Dominique, témoignant déjà de qualités appropriées à la fonction. Nous sommes heureux de vous accueillir pour nous exposer ce premier budget de mise en œuvre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Je ne commenterai pas les chiffres du budget, car nos rapporteurs ont exposé leurs analyses, auxquelles je souscris. Je me contenterai de formuler quelques remarques et de vous interroger sur un aspect particulier de la mise en œuvre de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Je veux parler de l'expérimentation des quarante-deux premiers pays, dont l'une me concerne tout particulièrement puisqu'elle se déroule dans mon département de l'Isère.

Trois masses principales constituent votre budget de l'aménagement du territoire, qui s'élève à 2,4 milliards de francs en moyens d'engagement et à 1,9 milliard de francs en moyens de paiement. Toutes sont marquées par les effets de la régulation budgétaire.

En effet, 94,6 millions de francs sont consacrés à la DATAR pour le fonctionnement et les personnels. Il n'est pas inutile de rappeler, à cet égard, les bons résultats que ses services enregistrent à l'étranger avec, à la clef, de nombreuses créations d'emplois ici.

Plus préoccupant, du point de vue de l'emploi, est le repli de plus de 7 p. 100 des crédits destinés à la prime d'aménagement du territoire, touchés essentiellement par les annulations de l'année 1995. Vous nous dites que les reports importants liés à une sous-consommation des crédits permettront de faire face, en 1996, à l'augmentation constante des dossiers soumis et à la hausse du plafond de la prime, qui est de 50 000 ou de 70 000 francs par emploi suivant les zones. J'en prends acte, car les chiffres à la baisse font, vous le savez, toujours peur.

La troisième composante des crédits de votre ministère, de loin la plus importante, regroupe, en fait, les crédits d'intervention de la DATAR dans un fonds unique. Je veux parler du tout jeune Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, qui bénéficie de 1,8 milliard de francs, essentiellement en autorisations de programme. Les effets de la régulation budgétaire sont ici bien visibles.

Alors que le regroupement des dotations diverses actuelles auquel procède le fonds nous est apparu salutaire, la baisse que je viens d'évoquer l'est beaucoup moins. Elle limitera d'autant plus sérieusement le choix des projets que l'enveloppe des contrats de plan Etat-région utilise déjà, à elle seule, 50 p. 100 du FNADT.

Le chantier ouvert par la loi d'orientation est immense et s'étendra sur une vingtaine d'années.

Entre les futurs projets de loi relatifs au schéma national d'aménagement et de développement du territoire, au développement rural, aux transports collectifs régionaux, à la clarification des compétences entre l'Etat et les collectivités locales, les différents rapports et propositions et les textes réglementaires prévus aux termes de la loi d'orientation, il faudra beaucoup d'attention au parlementaire pour suivre le processus.

Cependant, un premier constat encourageant peut être dressé après seize décrets et treize autres textes déjà élaborés.

Plusieurs fonds ont déjà été créés, tels que le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire et le Fonds de gestion de l'espace rural.

Les quatre zonages sont presque réalisés. Quant aux organismes principaux compétents en matière d'aménagement du territoire, ils se mettent en place. A l'échelon national, le Conseil national de l'aménagement du territoire et, à l'échelon local, les commissions départementales d'organisation et de modernisation des services publics ont déjà fait l'objet de décrets.

Enfin, l'identification des pays a bien démarré. Rappelons que, dans un délai de dix-huit mois après la publication de la loi, les commissions départementales de la coopération intercommunale doivent remettre leurs propositions.

Sans attendre, le Gouvernement a lancé une opération de préfiguration à laquelle je souscris d'autant mieux que le projet Bièvre-Valloire Avenir, dont je m'occupe, a été retenu dans les quarante-deux pays test.

Dès 1993, sur mon initiative, les élus de Bièvre-Valloire, en Isère, ont créé une association pour élaborer un projet de développement et réfléchir à l'aménagement de leur territoire regroupant cinq cantons et quatre intercommunalités - un district et trois communautés de communes - soit 60 000 habitants.

Au cours du premier trimestre de 1996, cette initiative débouchera sur un syndicat mixte réunissant les quatre intercommunalités.

Vous pouvez dès lors, comprendre, monsieur le ministre, que la politique des pays dans les zones rurales, telle qu'elle figure dans la loi d'orientation, ait recueilli tous nos suffrages.

Il est certain que les intercommunalités ont été créées sur des bases géographiques trop restreintes, en règle générale, pour permettre d'embrasser les problèmes d'aménagement du territoire à leur véritable niveau.

Notons qu'en région Rhône-Alpes il y a en somme une convergence d'approche avec l'Etat. Ainsi, Charles Millon a décidé, en 1994, de mettre en place les « contrats globaux de développement » dont la définition correspond à la notion de pays.

Le département de l'Isère s'y est associé l'été dernier. Pour autant, le terrain est encore à défricher et les insuffisances constatées nécessitent une clarification.

Faire travailler les collectivités à l'échelle d'un pays n'est pas aisé. Il s'agit tout à la fois de respecter les compétences des collectivités existantes et de faire évoluer les mentalités, parfois trop enclines à se satisfaire de la reproduction des modèles du passé.

Si l'Etat a la réelle ambition de promouvoir une approche nouvelle et constructive de « l'aménagement en zone rurale », il doit manifester sa présence de façon tangible.

Remarquons que la volonté de réorganiser les services publics est un facteur très positif très bien perçu à l'échelon local. Elle est cependant insuffisante pour créer, à elle seule, une dynamique.

Par conséquent, je crois à la nécessité de dégager des moyens clairement identifiés d'accompagnement de la politique des pays. A cet égard, il est opportun de rappeler que, dans les années soixante-dix, les plans d'aménagement rural, que l'on appelait les PAR, ont été voués à l'échec en raison de l'absence de soutien financier. J'ai vécu cette période, monsieur le ministre : profitons donc de cette expérience malheureuse pour ne pas reproduire cette erreur !

Si l'on veut réussir la mise en œuvre de la politique des pays, ne doit-on pas prendre en compte le volet fiscal ? En effet, j'ai l'exemple, dans le pays que j'anime, d'une disparité d'exonérations de taxe professionnelle qui pose problème. Deux cantons sont classés en zone TRDP, c'est-à-dire en zone de territoires ruraux de développement prioritaire, et les entreprises peuvent donc y être exonérées de taxe professionnelle. Pourquoi ne pas ouvrir des possibilités d'exonération à l'ensemble du pays ?

Je sais que ces propositions vont au-delà de la définition initiale du pays. Mais c'est bien en mettant en œuvre les dispositifs que l'on perçoit les causes de dysfonctionnements, voire d'échecs futurs.

Refermant la parenthèse des pays, monsieur le ministre, je vous confirme que le groupe des Républicains et Indépendants votera ce projet de budget. En effet, le Gouvernement montre une réelle volonté de prendre en compte les problèmes du territoire, que ce soit dans les zones rurales ou dans les villes. Nous avons compris les impératifs de rigueur budgétaire tout en constatant que les priorités étaient sauvegardées. *(Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

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

**M. Kléber Malécot.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la politique d'aménagement du territoire avait pris un cours nouveau depuis le vote, le 4 février 1995, de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Toutefois, il est à noter que les moyens alloués à cette politique ambitieuse n'ont pu être aussi élevés que ce que le Sénat aurait souhaité, compte tenu de l'évidente nécessité de réduire les déficits publics.

Le Fonds national du développement des entreprises, le FNDE, avait été créé par la loi d'orientation afin de renforcer les fonds propres et l'accès au crédit des entreprises.

Bon nombre d'entreprises de mon département m'ont interrogé sur le devenir de ce projet prometteur. Il semble que, à ce jour, rien n'ait véritablement été proposé. Le Sénat et le Gouvernement devraient, je pense, se montrer vigilants sur la création de ce très important outil financier.

S'agissant des mesures de délocalisation demandées par le Sénat et visant aux transferts qui pourraient se produire des grandes villes de province vers les plus petites, voire vers certaines zones rurales, pourriez-vous nous apporter quelques précisions sur les projets et les éventuels programmes en la matière ?

Nous sommes tous conscients de la nécessité de faire preuve d'esprit civique, comme nous y encourageait vivement l'éminent président de la commission des affaires économiques et du Plan, et ce compte tenu de la période particulièrement difficile pour les finances publiques.

Toutefois, mon propos a pour objet de défendre les aspects non budgétaires du dossier, tels que la publication des décrets d'application de la loi d'orientation, la péréquation des ressources entre régions riches et celles qui sont moins favorisées, ou l'élaboration du schéma national d'aménagement du territoire.

Tels sont, monsieur le ministre, les quelques éléments que je souhaitais porter à votre connaissance avant de vous assurer de mon vote favorable sur votre projet de budget. *(Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

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

**M. Claude Billard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, une fois de plus, le constat est fait que les véritables crédits destinés à l'aménagement du territoire figurent non pas dans le budget du département ministériel considéré, mais bien plutôt dans le document jaune récapitulatif, confectionné en application des dispositions de l'article 132 de la loi de finances pour 1996.

Or, que constate-t-on à la lecture de ce document et des rapports qui nous ont été présentés ?

Nous notons que les crédits du département ministériel ont été réduits de plus de 250 millions de francs et que, sur l'ensemble des départements ministériels concernés, l'évolution est à la baisse, avec une chute de plus de 2 milliards de francs en autorisations de programme et de plus de 800 millions de francs en dépenses ordinaires et en crédits de paiement.

De fait, les crédits consacrés à l'aménagement du territoire n'échappent pas à la règle de fer de l'austérité prônée par le Gouvernement.

Fondamentalement, c'est en fait la quasi-totalité de la politique définie à l'occasion de la discussion de la loi d'orientation pour le développement et pour l'aména-

ment du territoire, que le précédent gouvernement a fait voter l'an dernier, qui est aujourd'hui profondément remise en cause.

En effet, à l'exception notable de ceux qui sont alimentés par des taxes affectées, il n'est aucun des fonds créés par cette loi - mais est-ce vraiment une surprise? - qui ne subisse de coupe claire, au nom sans doute de la maîtrise des finances publiques et de la contribution du ministère à la réduction des déficits!

Ainsi, le fameux Fonds de gestion de l'espace rural, déjà entamé de plus de 150 millions de francs par le collectif budgétaire de juillet dernier, ne se voit attribuer que 400 millions de francs pour l'an prochain, alors même que l'objectif à court terme était de l'abonder à hauteur de un milliard de francs afin de permettre de panser les plaies laissées béantes dans nos campagnes par la dernière réforme de la politique agricole commune.

Le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire est, quant à lui, amputé de 76 millions de francs en dépenses ordinaires et de 167 millions de francs en crédits de paiement, alors même que notre groupe avait déjà relevé, lors de la discussion de la loi Pasqua, que la mutualisation des divers fonds regroupés dans le FNADT se traduisait par une réduction de l'enveloppe globale.

Il convient d'ailleurs de noter que les autorisations de programme du fonds baissent de près de 500 millions de francs, soit le quart du chiffre de 1995, tout en relevant que cette opération comptable laisse un peu plus de 270 millions de francs d'autorisations de programme inemployés.

Avec ce projet de budget pour 1996, la loi votée l'an dernier se présente en fait sous son véritable jour, à savoir la mise en place de dispositifs de régulation budgétaire destinés à limiter au strict minimum toute véritable politique d'aménagement du territoire, et ce dans le principal objectif de comprimer la dépense publique au bénéfice des fameux critères de convergence de l'Union économique et monétaire.

Sur le fond, le choix est clair: il s'agit, par le biais du cofinancement et de l'extension de compétences aux entreprises publiques concernées, par celui des contrats de plan et des fonds structurels européens, de laisser aux collectivités locales la pleine responsabilité du coût des investissements nécessaires à un développement harmonieux et équilibré du territoire.

Tout comme la politique de la planification, que nous avons évoquée la semaine dernière, la politique d'aménagement du territoire de ce gouvernement est donc particulièrement insuffisante pour prévoir les investissements et les activités, comme pour les répartir sur le territoire.

Elle ne répond, par conséquent, ni aux besoins de notre économie ni à ceux de la population.

Petit à petit, l'Etat renonce à son rôle de régulateur de l'économie pour se cantonner dans le strict rôle d'organisateur de la concurrence sans se soucier vraiment des conséquences prévisibles de celle-ci sur les régions et les bassins d'emploi.

En organisant la privatisation progressive des vingt et une plus importantes sociétés nationales, l'Etat se prive du potentiel de développement qu'elles constituent pour la nation, de l'outil d'aménagement du territoire qu'elles ont été par le passé et qu'elles pourraient continuer à être à l'avenir.

Comme son prédécesseur, par voie de subventions, de primes et d'exonérations en tout genre, le présent gouvernement préfère inciter financièrement les entreprises à

s'installer dans telle ou telle région, dans tel ou tel canton, ce qui provoque, comme chacun le sait, le réflexe de « chasseur de prime » et l'implantation éphémère de bon nombre d'entre elles, soucieuses, surtout, de faire jouer une concurrence malsaine entre les collectivités locales.

Bien évidemment, le groupe communiste républicain et citoyen ne peut cautionner une telle politique d'aménagement du territoire. Il ne pourra donc que voter contre les crédits consacrés par ce projet de budget à l'aménagement du territoire.

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

**M. Marcel Bony.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, moins d'un an après la promulgation de la loi Pasqua, qu'est-il advenu de l'aménagement du territoire? L'élan du grand chambardement serait-il coupé? On ne peut le croire.

Tant de travaux, tant de débats locaux et nationaux, un épais rapport de la commission des affaires économiques et du Plan ne sauraient avoir mobilisé autant d'énergies sans qu'un mouvement puissant ait été lancé.

Pourtant, on peut légitimement s'interroger, car l'on n'aperçoit pas beaucoup de signes manifestes en faveur de l'aménagement du territoire de la part du Président de la République ou du Premier ministre. La fracture sociale, qui est d'actualité, est aussi largement une fracture territoriale, comme cela a déjà été dit, et il faut la réduire à ce niveau-là. Or, ce sont seulement les crédits qui ont été réduits.

En effet, même si vous n'y êtes pour rien, monsieur le ministre, *a priori*, force est de constater que l'aménagement du territoire souffre énormément de la rigueur budgétaire. Je ne citerai pas tous les chiffres que n'ont pas manqué de rapporter les orateurs précédents, mais j'en énoncerai quelques-uns à l'appui de mon propos, que je centrerai sur la montagne.

D'emblée, je dois vous dire, monsieur le ministre, que je ne prends pas forcément comme un heureux présage l'intitulé de votre portefeuille: « Aménagement du territoire, ville et intégration ». En effet, cela sonne, à mon avis, un peu trop urbain!

Loin de moi l'idée d'opposer la ville à la campagne et, en l'occurrence, à la montagne, car je suis persuadé qu'elles sont complémentaires. Mais je ne peux justement m'empêcher de penser que cette vision politique n'a pas prévalu; en tout cas, ce nouveau titre le laisse supposer, de même que l'abandon de toute référence explicite au développement rural.

« De quoi souffre donc la montagne? », pourriez-vous me répondre, monsieur le ministre, si vous n'étiez pas déjà très au fait des dossiers qui la concernent.

Certes, après tout, aussi profondément qu'on s'y enfonce, la route, souvent départementale, y conduit, la plupart des habitants possèdent une voiture, des tournées conduisent les élèves à l'école, d'autres distribuent des surgelés; et puis il y a le téléphone, la radio, la télévision! Où est donc le problème?

Sans vouloir accrédi-ter l'image misérabiliste que renvoient trop souvent certains médias à propos de la montagne, je résumerai le problème en trois risques latents: abandon humain, marginalisation et dislocation. Nous cumulons de forts handicaps, dans nos régions. Nos atouts ne les compensent pas, faute d'être réputés « économiquement corrects », et les emplois, comme vous le savez bien, sont de plus en plus rares.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, il convenait d'en tenir compte.

Or, ne voit-on pas que l'unité, la solidarité nationale, l'égalité des chances, le développement équilibré du territoire, toutes valeurs mises en avant par la loi d'orientation du 4 février 1995, sont quelque peu battues en brèche par la réalité comptable du projet de budget pour 1996 : moins 20 p. 100 en autorisations de programme et moins 11 p. 100 en crédits de paiement et dépenses ordinaires ? C'est une forte réduction de l'effort sans précédent annoncé voilà seulement quelques mois !

Certes, l'aménagement du territoire ne concerne pas que le ministère dont vous avez la charge, c'est évidemment une politique interministérielle qui occupe également une quinzaine de vos collègues. Cependant, même en tenant compte des crédits qu'il y consacre, l'effort de l'Etat s'est affaibli.

Que l'on en juge avec le Fonds de gestion de l'espace rural, qui subit une amputation de 22 p. 100 ! La montagne devait en être largement bénéficiaire, mais ce fonds s'est réduit comme peau de chagrin : dès sa première année d'existence, il a subi une diminution de 30 p. 100, et cette évolution à la baisse ne sera pas contredite en 1996.

Avec 388 millions de francs, nous sommes bien loin de l'enveloppe de 1 milliard de francs évoquée lors de la discussion de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. De là à ce qu'il s'agisse d'un chapitre réservoir pour des futures annulations de crédits, je crois que nous n'en sommes pas très loin ! De même, l'avenir de trois orientations typiques de la montagne alimente mon inquiétude : l'avenir de l'agriculture, du tourisme et du thermalisme, dont je dirai deux mots.

Il est absolument essentiel d'aider les derniers agriculteurs à se maintenir en milieu difficile. Or, 1996 marque d'ores et déjà l'abandon du soutien d'adaptation des conditions de travail en montagne et de la prise en charge des surcoûts qui y sont liés.

Qu'il s'agisse des investissements du domaine pastoral exploité en commun ou des actions spécifiques en zone défavorisée, les lignes budgétaires afférentes accusent une régression sensible. Et je ne parlerai pas de l'aménagement foncier, de l'hydraulique, ou encore des SAFER, les sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural.

Quant aux crédits relatifs aux bâtiments d'élevage, ils sont détournés de leur affectation initiale montagnarde pour répondre aux impératifs de mise aux normes sur l'ensemble du territoire. Prendre aux plus démunis pour redistribuer à tout le monde, chacun appréciera !

Le tourisme, part de rêve de l'aménagement du territoire, n'est pas non plus suffisamment bien loti et le titre consacré au développement territorial est en chute libre : moins 24 p. 100 en autorisations de programme et moins 47,3 p. 100 en crédits de paiement. Il y a pourtant tellement à faire dans ce domaine !

Il me faut par ailleurs aborder la question du thermalisme. Ce secteur est en crise très préoccupante, et cette crise s'est dramatiquement accentuée en 1995.

Si aucune action publique n'est entreprise à brève échéance, un grand nombre d'établissements cesseront leur activité et les stations périliteront.

Le thermalisme constitue pourtant une activité structurante irremplaçable, et nombreuses sont les stations thermales en montagne. Il crée des emplois non susceptibles de délocalisation. Je tenais à vous faire part de cette situation.

Il reste que l'un des principaux fonds dont vous êtes directement responsable, monsieur le ministre, est le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, qui fusionne six, peut-être même sept anciens fonds.

En ce qui le concerne, c'est la catastrophe, puisqu'il est l'objet de coupes claires de quelque 500 millions de francs et qu'il tombe en dessous de la somme que contenaient les enveloppes correspondantes en 1993. Comment ne pas y voir une remise en question de l'aménagement du territoire parmi les priorités publiques du moment ? Quand on sait que ce fonds unique est censé intervenir dans les parties les plus fragiles, on ne peut que s'alarmer du sort de la montagne ! Je note au passage que les crédits correspondant à l'ex-FIAM sont en réduction constante depuis 1993.

Monsieur le ministre, un environnement économique propice ne peut se dispenser du service public, autre enjeu fondamental pour votre ministère et pour la montagne.

Je prendrai l'exemple de la SNCF, qui est très sensible. Sans doute les quatre prochaines années verront-elles la fermeture de voies secondaires en grand nombre, en premier lieu, bien sûr, dans les espaces reculés, à moins que les régions ne parviennent à prendre en charge leur gestion, ce qui est très difficile à imaginer.

Je n'oublie pas que le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables est censé contribuer au financement des lignes ferroviaires d'intérêt régional, notamment dans les zones d'accès difficile, mais il finance des actions auparavant inscrites au budget général, qui ne sont pas nouvelles. C'est fort regrettable.

Qu'il me soit enfin permis d'évoquer quelques points sur lesquels des questions se posent, ou se posaient avant votre intervention liminaire de ce soir.

Il apparaît que le concept de « pays » reste encore ambigu. Un juriste disait qu'il est un enfant plutôt reconnu que légitime dont on a bien du mal à appréhender les traits. Ne craignez-vous pas, monsieur le ministre, que l'accent mis sur cette formule dans la loi d'orientation ne vienne contrarier la dynamique de coopération intercommunale née de la loi d'administration de la République ?

Vous avez bien voulu nous donner tout à l'heure quelques assurances sur ce point, mais la situation me paraît bien complexe.

La loi « montagne » avait reconnu une spécificité à la montagne. Depuis lors, les élus défendent cette notion ardemment. Le fonds « neige », vous le savez, est une de leurs préoccupations. Où en est-il ?

Par ailleurs, nous attendons impatiemment la délimitation des zones de revitalisation rurale. Le décret devait être pris au mois de septembre, vous venez de l'annoncer pour les mois prochains. C'est une bonne nouvelle, si elle est suivie d'effet.

Je doute toutefois, monsieur le ministre, que vos propos, pourtant optimistes, parviennent à rassurer vraiment les montagnards. Sans vouloir croire qu'il s'agisse d'un désaveu de la loi Pasqua, votre budget traduit en effet un désengagement étatique très inquiétant pour l'avenir de l'aménagement du territoire. Sauriez-vous renverser la tendance ? Je ne demande qu'à voir. Mais, si telle est votre volonté, faites-le rapidement, car la friche gagne toujours, et très vite, du terrain. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Georges Mouly.** Monsieur le ministre, de l'aménagement du territoire on souhaiterait pouvoir parler un long moment tant est vital ce volet de la politique gouvernementale. Mais les orateurs sont nombreux, et le temps est compté. C'est une raison pour ne pas m'arrêter, précisément, sur les comptes.

Je présenterai néanmoins, de ce point de vue, une réflexion.

L'appréciation globale que l'on peut faire du budget de votre ministère peut être positive ou négative selon que l'on prend ou non en considération les annulations de crédits. Plus importantes sont les annulations d'une année, plus fortes sont les augmentations ou plus faibles sont les diminutions l'année suivante ! Vérité de La Palice, me direz-vous, mais une telle lecture fait que *La Lettre du maire rural* récemment parue peut titrer : « Aménagement du territoire, crédits en chute libre. »

Quoi qu'il en soit, on ne saurait, selon moi, se satisfaire, monsieur le ministre, de se caler exclusivement sur la consommation réelle des crédits, parce que les moyens n'ont pas toujours été en adéquation avec les besoins.

Pour ce qui concerne plus précisément différents volets du présent budget, je formulerai quelques réflexions ou interrogations.

S'agissant de la DATAR, je compte sur le talent et la connaissance du terrain du nouveau délégué général - j'ai d'ailleurs le plaisir de saluer sa présence à vos côtés au banc du Gouvernement - pour une utilisation optimale des trop faibles moyens mis à sa disposition, même, vous l'avez rappelé, monsieur le ministre, si les résultats ne sont pas négligeables.

Je veux bien, de ce point de vue, comme d'aucuns l'ont fait, considérer que l'insuffisance de ces moyens est compensée par les différents fonds d'investissement figurant dans le projet de loi, à la condition cependant essentielle que ces fonds soient non pas dévoyés mais bien plutôt utilisés à bon escient.

**M. René Régnault.** Très juste !

**M. Georges Mouly.** Ainsi en est-il, par exemple, du Fonds de gestion de l'espace rural, qui doit accompagner dans des conditions précises - et d'ores et déjà ici ou là non respectées - la profonde mutation du monde rural. L'enjeu est d'importance, monsieur le ministre, nous devons être fermes.

La prime d'aménagement du territoire est un instrument important de développement économique au service de l'emploi. Je dis ma satisfaction à propos de la majoration des taux, mais je me demande, à l'instar des responsables socio-économiques de ma région, si, la création d'activités et d'emplois pouvant être surtout le fait de petites unités, l'on ne pourrait envisager que soient modifiées les conditions à remplir concernant les programmes d'investissement - abaissement de 20 millions de francs à 10 millions de francs ou à 5 millions de francs, par exemple - afin que la prime d'aménagement du territoire joue pleinement son rôle de levier dans les zones prioritaires.

Le FNADT est victime de réductions opérées par le poids des reports accumulés sur certains fonds. Il est cependant le fruit d'une heureuse fongibilité maintes fois souhaitée au bénéfice des zones prioritaires et d'autres zones rurales fragiles.

J'ai pu lire que, pour ce qui concerne la partie de ce fonds hors contrat de plan, la marge de manœuvre étant évidemment limitée, pourraient être retenus les « projets

prioritaires et de qualité ». Moi, je veux bien, mais où commencera la priorité, où s'arrêtera la qualité ? Je me pose la question.

Puissions-nous plutôt retrouver sans trop attendre, monsieur le ministre, dans ce fonds de première importance la traduction budgétaire de l'élan et de l'espoir manifestés lors du vote de la loi Pasqua ! Qu'en est-il pour 1996 ? On peut pour le moins s'interroger.

J'éprouve un double regret, largement partagé, quant à la non-mise en place du Fonds national de développement des entreprises et à la non-mise en place des zones de revitalisation rurale.

Pour ce qui concerne le premier, je souhaite vivement que, à défaut et sans plus attendre, les mesures annoncées dans le plan PME apportent aux acteurs de ce pan important de notre économie un encouragement et, plus encore, l'aide qui leur est due.

Mais il n'en demeure pas moins que nous demandons - et que nous demanderons avec insistance - ce que la loi prévoit en la matière.

Quant aux zones de revitalisation rurale, pour lesquelles les incitations prévues sont fortes, elles feront, vous l'avez dit, monsieur le ministre, l'objet d'une décision incessamment, et je veux rendre hommage, à cet instant de mon propos, pour les efforts qu'ils ont déployés à Bruxelles, à votre prédécesseur et au secrétaire d'Etat d'alors, M. Raymond-Max Aubert.

En ce qui concerne le schéma national d'aménagement du territoire, clé de voûte de l'aménagement, a-t-on pu dire - et j'en conviens - il est, selon moi, absolument nécessaire de prendre le temps de la réflexion, même si l'aménagement du territoire ne saurait attendre. Que soit conduite une réflexion en profondeur !

Ne renouvelons pas, monsieur le ministre, ce type de forums un peu précipités, desquels rien ne peut sortir de suffisamment concret.

De ce point de vue, je vous ai entendu : cinq commissions, trois étapes. L'avenir du pays exige cette réflexion profonde et réaliste et la prise en considération, entre autres, de la voix des représentants des collectivités locales.

Il en est de même à propos des « pays », dont il a été beaucoup question. Nul n'a oublié les interrogations, répétées ce soir, suscitées par l'introduction dans la loi de cette notion. Voilà une structure de plus, alors qu'il en existe tant !

Si, cependant, la notion de pays semble aujourd'hui plus claire et mieux perçue, me semble-t-il, sa mise en place n'en demeure pas moins difficile, d'où la nécessité de laisser aux quarante-deux pays-tests le temps de l'expérimentation. Point de précipitation, surtout lorsqu'il s'agit - car c'est peut-être l'essentiel - d'essayer de dépenser mieux, à défaut de pouvoir dépenser plus !

Je termine sur ce qui est aujourd'hui, après vous avoir entendu, monsieur le ministre, un ferme espoir, celui de la présentation prochaine, du moins je l'espère, du projet de loi sur le développement rural.

Les très nombreux élus de ce qu'il est convenu d'appeler la « France profonde » ont mis là beaucoup d'espoir. Ils ne sauraient être déçus. Il s'agit, monsieur le ministre, d'un projet de loi de première importance. Vous n'avez, nous n'avons pas droit à l'erreur.

Au total, et pour conclure, les moyens sont-ils donnés de faire que l'espoir né du vaste débat sur l'aménagement du territoire trouve aujourd'hui motif de satisfaction ?

Elus, comptables de cet élan général que nous avons contribué, du moins pour une part d'entre nous, à faire naître et se développer, trouvons-nous ici les raisons de poursuivre avec foi sur la route du renouveau de l'aménagement du territoire ?

Monsieur le ministre, nous aurions aimé plus, mais il nous appartient, c'est mon avis, d'exploiter au mieux les atouts que donne tout de même votre budget, qui mérite approbation, et que donne peut-être tout autant votre volonté.

Mais sachez, monsieur le ministre, qu'il nous appartient de dire au Gouvernement qu'il trouvera en nous des observateurs vigilants de la mise en œuvre d'une politique socle de l'avenir du pays. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur celles de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

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

**M. Roger Rigaudière.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget que nous examinons aujourd'hui est important : c'est en effet le premier budget qui fait suite au vote de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995, une sorte de test, pourrait-on dire, de la volonté du Gouvernement d'utiliser tous les moyens contenus dans cette loi, votée à la suite d'un débat national qui avait permis d'organiser une très large concertation.

Or, après avoir entendu les excellents rapports de nos collègues MM. Besse et Pépin, nous constatons que les crédits contenus dans le projet affichent une baisse, en 1996, par rapport au budget initial de 1995 et une hausse par rapport aux moyens effectivement obtenus en 1995.

Il avait en effet été procédé à d'importantes annulations dans la loi de finances rectificative pour 1995, compte tenu des efforts demandés à tous dans le cadre de la maîtrise des déficits publics.

Nous savons tous que le Gouvernement a entrepris des réformes délicates et que le budget pour 1996 que nous discutons actuellement doit en tenir compte.

De plus, les économies votées par l'Assemblée nationale, dans le cadre du plan de réduction des déficits, s'établissent pour le budget dont il est question aujourd'hui à 40 millions de francs en autorisations de programme et 22 millions de francs en crédits de paiement.

Je regrette, bien entendu, que les crédits affectés à l'aménagement du territoire ne progressent pas davantage, mais je prends acte de la volonté du Gouvernement de poursuivre l'action initiée par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Je prendrai quelques exemples.

Tout d'abord, la sélection de quarante-deux pays pilotes, première concrétisation de la politique de pays, permettra d'expérimenter tant des périmètres que des projets communs de développement.

Je songe aussi à l'organisation, notamment par les préfets, de la concertation qui doit aboutir à l'élaboration du schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

Je rappellerai, enfin, la publication au *Journal officiel* du décret instituant le Comité national d'aménagement du territoire.

Même si les procédures ont pris quelque retard, je crois que la volonté existe et que nous disposons maintenant d'un ensemble, sans doute perfectible, mais dont la cohérence permet de mener une action constructive.

L'utilisation des moyens disponibles en adéquation avec les objectifs de la loi d'orientation nous permettra déjà, j'en suis convaincu, de réaliser des progrès substantiels.

Concernant les moyens, le budget de l'aménagement du territoire se compose essentiellement de trois grandes masses.

Les moyens de fonctionnement et de personnel de la DATAR, tout d'abord, sont en léger repli, mais cela ne remet pas en cause le bon fonctionnement des services, dont je tiens à souligner l'efficacité.

Il y a, ensuite, la prime d'aménagement du territoire : dotée de 539 millions de francs, elle a pour objet de soutenir les créations d'emploi dans les zones prioritaires.

Enfin, le Fonds national d'aménagement du territoire est, lui, destiné au financement des projets d'équipement et de développement économique structurants. Il sera doté, en 1996, de 1,804 milliard de francs.

On peut toujours dire, bien sûr, que ces crédits sont insuffisants, notamment ceux du Fonds national, pour lequel la forte proportion de crédits contractualisés à la suite des contrats de plan Etat-région limite assez sérieusement la marge de manœuvre.

Des priorités devront être établies s'agissant du financement des projets dans le cadre de l'utilisation de ce fonds.

La prime d'aménagement du territoire, du fait de reports comptables liés à une sous-consommation de crédits, conservera, quant à elle, des marges de manœuvres satisfaisantes. Celles-ci permettront de faire face à l'augmentation du nombre de dossiers soumis et à l'augmentation du taux plafond de la prime par emploi créé. Il faut savoir que cette prime a permis de favoriser la création d'environ 14 000 emplois, en 1994, et de 9 500, déjà, au troisième trimestre de 1995.

A ces moyens propres à l'aménagement du territoire s'ajoutent ceux dont l'intervention contribue aux objectifs précités. Tel est le cas du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, du Fonds de péréquation des transports aériens, du Fonds national pour le développement des entreprises ou encore du Fonds de gestion de l'espace rural.

Je regrette vivement que le Fonds national de développement des entreprises n'ait pas encore vu le jour ; il semblerait qu'une certaine réticence de l'administration - pour ne pas dire davantage - y fasse obstacle. Cela est d'autant plus regrettable que, la vocation de ce fonds résidant dans la distribution de prêts personnels aux entrepreneurs ainsi que dans l'octroi de garanties d'emprunt, d'engagement et de cautionnement, nous nous privons ainsi de la mobilisation essentielle d'acteurs économiques particulièrement dynamiques.

L'aménagement du territoire ne doit pas rester une formule vaine : nombre d'entrepreneurs et de particuliers seraient prêts à s'installer dans des zones rurales, dans des zones défavorisées, dans des zones de montagne, pour peu qu'on les y incite. L'aménagement du territoire ne se décrète pas davantage. Le débat de 1993 a prouvé l'extrême sensibilisation des gens à ce thème. Encore faut-il ne pas les démotiver, ne pas leur donner l'impression qu'il ne s'agit que d'un gadget !

De ce point de vue, la non-crédation du FNDE est particulièrement dommageable. J'espère, monsieur le ministre, que cet « oubli » sera réparé très prochainement !

Cela me conduit à aborder la question des zones défavorisées.

Le zonage contenu dans la loi d'orientation, et qui reste à préciser, ne retient pas, jusqu'à présent, les spécificités des zones de montagne. Or, il est indéniable que celles-ci sont fortes et méritent un traitement à part.

Les parlementaires issus de ces zones ont dû souvent batailler pour obtenir cette reconnaissance. La loi de 1985 relative à la montagne l'avait consacrée ; d'autres textes l'ont complétée. Nous ne permettrons pas que ces acquis soient remis en cause !

Le projet de loi sur le développement rural, prévu par la loi d'orientation, devrait prendre en compte ces spécificités. Nous serons particulièrement vigilants, monsieur le ministre, sur le point suivant : la dénomination de zones de montagne ne doit pas être diluée dans celle de zones défavorisées ni même dans celle de zones rurales. Cela conduirait à la mise en parallèle de situations radicalement différentes, qui requièrent donc un traitement distinct.

Au demeurant, je me réjouis de la relance de la politique de massif conduite jusqu'à maintenant presque exclusivement par l'Etat.

Je terminerai par la décision du Gouvernement de maintenir pour l'instant le moratoire de fermeture des services publics en milieu rural, et de n'y mettre fin qu'après l'adoption des schémas départementaux et des contrats de service public. Cette procédure, largement déconcentrée, devrait nous permettre d'avoir une vision globale de l'implantation des services publics dans un département.

S'agissant des relations avec les entreprises publiques, les contrats passés avec l'Etat devront, bien entendu, tenir compte des objectifs d'aménagement du territoire face aux impératifs budgétaires. Sur tous ces sujets, je souhai terais, monsieur le ministre, que vous puissiez nous apporter des précisions, et je vous en remercie par avance. *(Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

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

**M. Marcel Deneux.** Monsieur le ministre, c'est un sénateur soucieux mais volontaire que vous avez devant vous.

Soucieux du tour pris par la politique d'aménagement du territoire - doit-on dire, déjà, de non-aménagement du territoire ? - soucieux du retard pris par l'application de la loi dite « loi Pasqua » d'aménagement et de développement du territoire, soucieux, enfin, de la disparition pure et simple de la notion de développement rural.

Volontaire, car je veux croire que vous allez encore nous rassurer, que les retards seront comblés, qu'il n'y a d'abandons qu'imaginaires, volontaire, enfin, car le Sénat veillera, grâce au remarquable travail de sa commission des affaires économiques, et vous apportera son soutien et sa capacité de proposition.

Avant d'insister sur la notion de développement économique rural, je souhaite vous donner plus globalement mon avis sur les grands axes de votre projet de budget.

Bien entendu, les crédits de l'aménagement du territoire subissent la rigueur des temps et il n'est pas illégitime que des efforts soient demandés à tous. Mais, plus que tout autre, ce budget devrait permettre d'impulser un véritable projet pour la France, apte à la sortir des problèmes existentiels qu'elle connaît aujourd'hui.

Je me réjouis que l'ancien secrétaire d'Etat au développement rural devienne le responsable de la DATAR. Encore faut-il qu'il ait les moyens de sa politique, notam-

ment en ce qui concerne les services à l'étranger. Or, la diminution sensible des crédits de la DATAR n'incite guère à l'optimisme.

Je ferai la même remarque en ce qui concerne le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire et la baisse de ses crédits, alors qu'il s'agit là du principal instrument d'aménagement, tel que l'avait défini la loi Pasqua. Nous veillerons à ce que ces crédits, réajustés, servent principalement à financer des investissements créateurs d'emplois et non pas des études ou d'autres vagues réflexions.

J'évoquerai brièvement, maintenant, le Fonds national de développement des entreprises.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire avait prévu, en son article 43, la création d'un Fonds national de développement des entreprises. Il s'agissait là, selon les termes mêmes de la présentation de la loi, d'une des mesures clés du texte.

En effet, ce fonds était à la fois un outil de développement, puisqu'il avait pour finalité de favoriser la création, le développement et la reprise d'entreprises, et un outil d'aménagement, puisque son champ d'intervention était réservé aux territoires ruraux de développement prioritaire et aux zones de redynamisation urbaine. Le projet prévoyait que plus de 27 000 entrepreneurs pourraient être potentiellement aidés chaque année. Or, le fonds n'a pas été doté de crédits en 1995 ; il ne l'est pas davantage dans le projet de loi de finances pour 1996 dont nous discutons.

Le rapporteur du budget de l'aménagement du territoire à l'Assemblée nationale, jugeant « inadmissible que la volonté du Parlement de mettre en place ce FNDE soit bafouée », avait espéré que sa création pourrait intervenir dans le cadre du plan PME-PMI. Cet espoir est pour l'instant déçu.

Il faut vivement souhaiter que, dans le cadre de la réforme du CEPME, le Crédit d'équipement des petites et moyennes entreprises et du renforcement de ses liens avec la SOFARIS, la Société française pour l'assurance du capital risque, le Fonds national pour le développement des entreprises trouve enfin sa place.

Les parlementaires et tous les acteurs qui se sont mobilisés pour cette loi n'admettraient pas qu'une disposition aussi importante soit abandonnée après avoir été votée.

Si le Gouvernement veut nous convaincre de son intention de poursuivre une politique déterminée d'aménagement et de développement du territoire, il faut qu'il mette rapidement en place ce fonds, qui constituera un excellent outil pour favoriser l'emploi dans les zones difficiles. Monsieur le ministre, je compte sur vous pour cela.

Un point, cependant, est à mettre au crédit de la politique d'aménagement du territoire : il s'agit de la fiscalité dérogatoire, bien que celle-ci ne se traduise pas dans le présent budget.

Permettez-moi encore, monsieur le ministre, de profiter de ce débat pour proposer qu'on supprime le lien entre le bénéfice d'exonérations ou d'aides diverses et les zones PAT, hors desquelles, de plus, il n'est pas possible de bénéficier des fonds FEDER au titre de l'objectif 2 - zones industrielles en déclin.

Je demande - cela fera l'objet d'un amendement - le droit, pour les entreprises installées en zone non PAT, de bénéficier des exonérations possibles en zone PAT, ainsi que la primauté du zonage FEDER sur le zonage PAT-industrie.

Ces dispositions permettraient aux collectivités territoriales - régions, départements - d'appliquer leurs compétences économiques selon leur volonté politique propre et non selon le principe du tout ou rien, qui est la politique actuelle.

Il me semble que le développement rural n'est plus prioritaire. J'en conviens, le problème des banlieues doit susciter la mise en œuvre de mesures urgentes et à long terme, mais pas au détriment de l'aménagement rural. Il s'agit d'une question d'équilibre national.

Le déclin démographique et économique du monde rural est un fait. La désertification de près du tiers du territoire, avec la surconcentration des banlieues, est assurément au cœur des déséquilibres que l'aménagement du territoire a pour but de corriger.

Le déclin rural n'est pas irrémédiable. En Autriche, en Allemagne, en Suède, aux Etats-Unis, on assiste, grâce au développement du secteur tertiaire et de l'industrie spécialisée, à une résurrection de l'espace rural.

Dans ma région, la Picardie, une politique dynamique et efficace a été menée. Quarante et un contrats de pays ont été signés avec le conseil régional. Cela prouve bien que l'aspect budgétaire n'est pas le seul à intervenir ; il faut lancer un message fort en direction des acteurs locaux. Au niveau national, c'est à l'Etat de donner l'impulsion nécessaire, tout en préservant le droit à la différence.

La situation française est tout de même singulière : nous méconnaissons l'atout que constitue l'espace rural en tant que ressource rare et recherchée !

La revitalisation de celui-ci exige la mise en œuvre du principe de débat permanent, poursuivi pendant plusieurs années avec des moyens adaptés.

Vous me répondez, monsieur le ministre, que 1996 est une année au cours de laquelle nous devons limiter nos ambitions en raison des difficultés budgétaires. Je souscris à cette analyse ; c'est la raison pour laquelle je tiens à vous dire qu'il y a, dans la loi d'orientation de février 1995, des mesures prévues dont l'application ne coûterait rien. Il faut donc les mettre en œuvre rapidement - je pense notamment à tous les textes d'application attendus sur les réglementations nouvelles et les mécanismes annoncés de péréquation fiscale, ainsi qu'à la loi sur l'aménagement rural. Tout cela ayant déjà été évoqué, je ne m'y attarderai pas davantage.

En conclusion, je vous dirai, monsieur le ministre, que, quelle que puisse être la gravité de l'heure, vous ne pouvez pas ralentir la mise en œuvre de cette loi du 4 février 1995. Il y a urgence.

Lorsqu'en 1993 le Gouvernement avait fait de l'aménagement du territoire une priorité nationale, nous nous étions engagés derrière lui. Aujourd'hui, j'ai le sentiment que ce domaine ne tient plus tout à fait la même place. Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour que vous la lui rendiez.

Mais la politique d'aménagement du territoire ne doit pas être un long fleuve tranquille. Elle est une volonté permanente et une dynamique perpétuelle.

Vous ayant dit avec des propos parfois passionnés - je vous prie de m'en excuser, monsieur le ministre - l'immense exigence que nous avons pour l'aménagement du territoire, je veux vous assurer que vous portez tous nos espoirs pour la mise en œuvre de cette grande politique. Mes collègues du groupe de l'Union centriste et moi-même, conscients que vous voulez faire de l'aménagement du territoire une réalité, nous vous apportons notre total soutien pour cette tâche exaltante et nous voterons votre

projet de budget. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste, du RPR, et des Républicains et Indépendants, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Daniel Percheron.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le futur schéma national d'aménagement de notre territoire peut encore être considéré comme une chance pour l'ensemble du pays, comme une dernière chance, peut-être, pour certaines de ses régions, symboles de la mutation accélérée de notre économie et de notre société.

Le Nord - Pas-de-Calais, profondément meurtri par la conjugaison de toutes les crises, est l'une d'entre elles.

Le retour de l'Etat, martelé par un ministre en pré-campagne présidentielle était et demeure une nécessité. Après les ambitions tâtonnantes et constructives de la décentralisation, le retour de l'Etat, même appauvri par la crise et l'harmonisation fiscale européenne, s'impose d'autant plus que les récents contrats de plan Etat-région sont vraiment entrés dans l'ère dangereuse de la routine des transferts de charges amenant implacablement les régions à financer des compétences d'Etat tandis que celui-ci refuse systématiquement de financer les compétences des collectivités locales. Cette dialectique a masqué, permis et permet encore un déséquilibre inacceptable entre l'Ile-de-France et nombre d'autres régions grandes ou petites.

En fait, depuis les grandes lois de 1986, il y a eu une véritable explosion, insuffisante mais passionnante, des politiques locales d'aménagement des territoires au détriment d'une politique nationale d'aménagement du territoire.

Il est regrettable que, dans la nouvelle loi d'orientation, la notion de conversion ait été abandonnée car, lorsque des zones entières du territoire national, les régions de vieille industrie, connaissent des taux de chômage de 20 p. 100, le problème posé à l'Etat-nation est celui d'une véritable réunification.

Toutes proportions gardées, le Nord - Pas-de-Calais, par exemple, relève plus d'un effort comparable à celui qui a été consenti outre-Rhin en faveur des Länder de l'Est que d'un contrat de plan classique dans ses déséquilibres ou que des fonds modestes tels que ceux que vous présentez ce soir.

C'est dans cette perspective, monsieur le ministre, que je voudrais vous sensibiliser brièvement à deux grands dossiers d'aménagement du territoire qui concernent ma région, mais qui présentent un intérêt exemplaire au regard du budget et de la loi d'orientation qui font l'objet de notre discussion.

Le premier dossier, unique en son genre en Europe, a trait à la renaissance urbaine de la conurbation minière, forte de ses cent quatre vingts communes et de son million d'habitants. Les villes minières, historiquement et structurellement conçues en fonction de l'extraction du charbon, ont refusé de disparaître avec la fin de l'exploitation des houillères. Elles ont obtenu des crédits spécifiques - les crédits du GIRZOM - pour devenir des villes à part entière, pour acquérir de manière définitive le statut urbain.

Ces crédits spécifiques du GIRZOM sont désormais intégrés, noyés dans le Fonds d'aménagement du territoire. Si leur existence est théoriquement protégée par le contrat de plan, ils ont néanmoins perdu une partie de leur identité. Il est vital pour la renaissance urbaine du bassin minier que le Gouvernement puisse nous apporter toutes garanties quant à leur pérennité.

L'habitat minier est le seul domaine où l'Etat ait accepté, après une longue résistance, que son bien, sa propriété, soit géré par les collectivités locales à travers une société d'économie mixte, la SACOMI.

La banalisation, la diminution des crédits du GIR-ZOM dans le nouveau fonds ouvrirait la voie à une privatisation du logement minier, privatisation dangereuse, inefficace, antinomique d'une volonté nationale d'aménagement.

Le deuxième dossier implique une définition plus précise du Fonds d'investissement pour les transports terrestres et des voies navigables, dont l'autoroute du nord, la plus fréquentée par les cohortes de poids lourds de toute l'Europe, assure partiellement le financement.

La région Nord - Pas-de-Calais accueille le tiers du trafic international de la France et elle ne veut en aucun cas, s'inspirant du refus autrichien, se transformer en un simple corridor.

Si la loi prévoit explicitement la réalisation du canal Rhin-Rhône, elle ne dit rien à propos de la liaison Seine-Nord, qui conditionne vraisemblablement le succès de nos ports de la mer du Nord et le rééquilibrage des flux européens. Un immense progrès reste à accomplir. Le fonds est-il effectivement destiné à permettre de telles avancées ?

Monsieur le ministre, en six mois, rompant le contrat issu de l'élection fondatrice sous V<sup>e</sup> République, l'élection présidentielle, votre Gouvernement, votre majorité, à travers impôts et prélèvements nouveaux, ont arraché 9 milliards de francs supplémentaires à une région exsangue. Le débat démocratique exige que l'on ne renonce pas à interroger l'avenir.

Tel est le sens des questions, peut-être nécessaires mais aussi un peu dérisoires par rapport aux chiffres que je viens de citer, que j'ai l'honneur de vous poser. Telle est aussi la raison de mon refus de voter ce projet de budget. *(Applaudissements sur les travées socialistes.)*

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

**M. Bernard Joly.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'époque industrielle et post-industrielle a généré des flux migratoires qui ont conduit 80 p. 100 de la population à résider sur 20 p. 100 du territoire.

Déjà, dans les années soixante, des tentatives dites de « régionalisation » ont tenté un rééquilibrage des pôles. Ces placages se sont révélés inefficaces à la fois par la résistance des hommes et l'existence de barrières géographiques.

Des leçons en ont été tirées, notamment avec les lois de décentralisation. Depuis 1991, des missions successives de réflexion et d'information sur l'aménagement du territoire, animées par l'éminent président de la commission des affaires économiques et du Plan, ont élaboré des propositions pour relever les grands défis territoriaux auxquels la France est confrontée.

La création d'un ministère de l'aménagement du territoire, du Fonds national d'aménagement du territoire et du Fonds d'investissements des transports terrestres et des voies navigables sont des éléments indispensables pour une stratégie de reconquête.

Monsieur le ministre, vous avez indiqué que, sur les vingt-sept décrets attendus à la suite de la publication de la loi du 4 février 1995, la moitié étaient sortis, sept étaient au contreseing d'autres ministres et les derniers étaient en préparation. Il serait souhaitable d'aboutir

avant que le schéma national d'aménagement du territoire ne soit soumis au Parlement, pour apprécier les grands choix de complémentarité des investissements publics.

Certes, on peut se consoler en disant que les trois grandes masses qui composent le budget de l'aménagement du territoire sont en croissance par rapport au budget effectif de 1995, les annulations budgétaires ayant porté sur des reports de crédits des années antérieures, que, compte tenu des reports comptables, la prime à l'aménagement du territoire, ou PAT, sera dotée, en 1996, de moyens comparables à ceux de 1995 que le FNADT destiné au financement de projets d'équipement et de développement économique structurants, principalement dans les zones prioritaires, dans les zones rurales fragiles et dans les zones de conversion industrielle, se maintient et que la DATAR pourra remplir sa mission qui consiste, notamment, à susciter les investissements d'origine étrangère sur le territoire national.

Il est vrai que, sans moyens, les dispositions élaborées resteraient lettre morte et que, sans la volonté de les traduire dans les faits, la dynamique du changement ne serait pas créée. C'est à ce phénomène d'entraînement que j'en appelle, monsieur le ministre, pour enrayer l'anémie rurale.

Pour réactiver les gisements d'emplois, l'Etat doit agir sur l'environnement économique en organisant un nouveau maillage des services publics et privés. Les critères de rentabilité, pour les premiers, doivent être adaptés à l'espace rural et les agents en poste dans les zones éloignées doivent bénéficier d'avantages. La polyvalence « services publics et privés » doit être renforcée.

Pour déclencher ce processus, d'autres conditions doivent être réunies.

Sans revenir sur mon intervention concernant le budget des transports, je dirai simplement que la continuité locale des grands axes de communication est vitale pour ces régions.

Au-delà des incitations financières, il convient de mettre en place un statut fiscal de l'espace rural. Qu'advient-il du décret portant délimitation du périmètre des zones de revitalisation rurale ? La défiscalisation de certaines zones est une nécessité absolue pour attirer les entreprises créatrices d'emplois.

Au cours de la discussion du projet de loi de finances, j'ai dit l'urgence qu'il y avait à remédier à la pénurie de logements locatifs afin d'améliorer la fonction résidentielle en milieu rural en accompagnement économique. On a vu des projets d'implantation achopper sur l'hébergement et des effets en cascade réduire à néant des espoirs de maintien de classes ou de services.

Vecteur de la revitalisation, le tourisme vert est encore beaucoup trop modeste ; sa part ne représente que 10 p. 100 du chiffre d'affaires du tourisme intérieur. Là encore, l'Etat doit non pas se substituer aux initiatives privées, mais s'impliquer dans la réalisation de grandes infrastructures.

Les collectivités territoriales vivent aussi leur « fracture sociale ». Mon ami Jean François-Poncet parlait tout à l'heure des régions, mais les communes sont également concernées à travers la disparité de leurs ressources par habitant. Il faut aller dans le sens d'un mécanisme d'écrêtement et de compensation en fonction de seuils supérieurs et inférieurs fixés par rapport à une moyenne nationale.

L'exemple allemand est riche d'enseignements : depuis 1949, un dispositif législatif impose le principe de l'« homogénéité des conditions de vie » sur l'ensemble du territoire, homogénéité qui est appliquée comme l'une des clefs de voûte de la démocratie allemande.

Le fait que mon propos ait été consacré à l'univers rural ne traduit pas un esprit de cloisonnement ni une ignorance des problèmes du milieu urbain, qui a lui-même ses zones fragilisées. En ville comme en zone rurale, on assiste à une quête d'identité et à une interrogation sur l'avenir ; ainsi, un groupe social ayant perdu sa dimension fonctionnelle par des mutations en cascade se juxtapose, sans s'articuler, à une multiplicité de comportements et des conduites à la recherche de racines et de repères.

A l'aube du troisième millénaire, la France doit se reconnaître dans ses campagnes, dans ses villes, mais aussi dans l'Europe. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'Union centriste, du RPR et des Républicains et Indépendants.*)

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

**M. Georges Gruillot.** Le débat qui nous intéresse aujourd'hui porte moins sur des chiffres que sur la volonté politique que vous affirmez, monsieur le ministre, au moment de l'élaboration du budget de l'aménagement du territoire.

L'aménagement du territoire - j'ai encore en mémoire les propos entendus lors de réunions sur le terrain ou dans cet hémicycle lors de la discussion de la loi d'orientation - n'est pas une espèce de mécanique permettant d'inverser le déséquilibre entre la province et Paris ; c'est bien la volonté affichée de faire vivre dans les conditions les plus favorables soixante millions de Français.

D'où l'importance qu'il y a à porter nos efforts sur la dynamisation du monde rural, qui est prêt à accueillir des entreprises, donc des emplois, et une population qui aspire à quitter des zones urbaines de moins en moins attirantes.

Nous connaissons tous, au quotidien, les difficultés de nos banlieues, témoins des Trente Glorieuses et théâtre des déchirures d'une société en pleine mutation.

« Le problème à notre époque, disait Paul Valéry, c'est que l'avenir n'est plus ce qu'il avait l'habitude d'être. »

Ce constat en forme de boutade nous est imposé par les faits et nous oblige à reconsidérer nos modes de faire et nos comportements, en un mot, à replacer l'espace qui est le nôtre au centre de nos préoccupations et de nos intentions.

Les politiques d'aménagement qui ont été conduites précédemment ont, pour l'essentiel, contribué au dépeuplement de l'espace rural, du fait d'un manque d'équipements et de services. Il n'est donc pas étonnant que les populations se soient dirigées vers les centres urbains, mieux dotés.

Or, l'accroissement de la population dans ces zones urbaines a suscité une dépense publique de plus en plus importante, aggravée, sous les effets de la crise, par une hausse des contributions sociales.

On oublie trop souvent que les zones rurales disposent d'atouts à même de pallier les difficultés économiques et sociales des villes. Au-delà de la seule activité agricole, les secteurs industriel, artisanal ou commercial peuvent trouver là un environnement favorable et une main-d'œuvre de qualité.

De la même manière, là où travaillent des chefs d'entreprise et des salariés, le secteur des services, publics et privés trouvera inmanquablement une solvabilité nou-

velle ; un même constat peut être dressé pour les activités liées au tourisme ou à la défense et à la préservation du patrimoine naturel.

Certes, l'ensemble de ces activités ne pourra véritablement émerger que si les facteurs d'attractivité sont réunis. Ici se pose le problème du maintien des services publics.

Comment peut-on convaincre nos concitoyens de « rester au pays » lorsqu'ils constatent la disparition ici d'une perception, là d'une école ou d'une poste ? Comment leur faire admettre cette rationalisation administrative, alors que, dépossédés d'un service, ils restent malgré tout des contribuables à part entière ?

Il est évident que ce n'est pas de cette manière que nous pourrions aider au développement de nos communes et cantons ruraux et conforter ainsi les politiques d'aménagement ou de développement économique conduites à la faveur de l'intercommunalité et des aides des conseils généraux. Les primes ou subventions dispensées par les collectivités ne servent à rien en pareil cas, pas même à estomper un sentiment général de découragement.

Je viens de déposer une proposition de loi sur le problème particulier, mais ô combien sensible, de l'école en milieu rural. Ce texte tend, d'une part, à instituer divers seuils d'effectifs pour l'ouverture ou la fermeture d'une classe, en tenant compte du caractère rural ou urbain de la collectivité, et, d'autre part, à garantir les moyens financiers nécessaires au regroupement pédagogique.

Certes, nous expérimentons quarante-deux pays et nous prolongeons le moratoire sur les services publics. Parce qu'il s'agit là d'efforts et d'initiatives louables, il convient de les conforter. Je souhaite, à ce titre, monsieur le ministre, que l'élaboration prochaine des schémas départementaux des services publics apporte les réponses les mieux adaptées.

Notre politique d'aménagement du territoire ne pourra pas se faire sans l'appui des collectivités territoriales. Il importe de conforter les actions qu'elles conduisent au quotidien et d'affirmer, au travers de la clarification de leurs compétences, une liberté d'initiative et d'expérimentation locales.

Vos déclarations, monsieur le ministre, portent la marque d'une volonté claire de réussite. Aussi est-ce avec beaucoup d'espoir que je voterai ce projet de budget pour 1996, mais en attendant avec impatience, je vous l'avoue, ceux de 1997 et 1998. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

**M. Gérard Miquel.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre collègue Charles Pasqua, alors qu'il était ministre en charge du dossier de l'aménagement du territoire, avait posé un bon diagnostic, qu'il n'avait eu aucun mal à faire partager à un grand nombre d'élus.

Nous fûmes très nombreux à participer au grand débat voulu et animé par lui.

Les élus des zones défavorisées s'étaient pris à espérer. Enfin des mesures spécifiques allaient être prises pour rééquilibrer le territoire ! Le CIAT de Mende, avec les annonces qui furent faites, confirma cette volonté gouvernementale. La solidarité entre collectivités locales, engagée en particulier par les gouvernements de gauche, devait être amplifiée.

Les régions, qui jouent un rôle essentiel en matière d'aménagement - ce n'est pas vous, monsieur le ministre, qui le contesterez - avaient espéré, elles aussi, voir jouer plus fortement la solidarité.

Les déclarations récentes du préfet de la région d'Ile-de-France inquiètent ; elles témoignent de la volonté de votre gouvernement de mettre un frein au nécessaire rééquilibrage financier.

Il est vrai que nous n'avions pas retrouvé dans la loi d'orientation du 4 février 1995 la forte volonté affirmée par M. Pasqua à l'époque du lancement du grand débat.

Nous attendions pour voir, monsieur le ministre. Aujourd'hui, nous voyons, et nous sommes déçus. Vous ne résorberez pas la fracture sociale sans vous attaquer à la fracture territoriale.

Nous vérifions tous les jours que faire naître de grands espoirs et les décevoir ensuite est très dangereux. Nos concitoyens ne le supportent plus, et ils ont raison.

Votre projet de budget enregistre, par rapport au budget de 1995 en francs courants, une baisse de 11,3 p. 100 en dépenses ordinaires et crédits de paiement et de 20,6 p. 100 en autorisations de programme. Cette chute fait suite à celle qu'amorçait la loi de finances pour 1995, dont les crédits diminuaient, à structure constante, de 2,35 p. 100 en autorisations de programme et de 5,12 p. 100 en dépenses ordinaires et crédits de paiement.

Qu'en est-il, monsieur le ministre, du Fonds de développement des entreprises ? Quand verra-t-il le jour ?

Qu'en est-il, par ailleurs, des mesures d'aide à l'installation d'entreprises en zones de revitalisation rurale ? Vous nous avez apporté quelques assurances lors de votre intervention liminaire. Dans quels délais pouvons-nous espérer leur mise en application ?

Je vous rappelle, monsieur le ministre, les craintes exprimées par les membres de mon groupe au moment de la mise en place du Fonds national d'aménagement du territoire. Nous disions que la fusion des divers fonds en un seul était un moyen, pour le Gouvernement, de réduire les crédits. La lecture de votre budget nous donne raison *a posteriori*.

Je partage, monsieur le ministre, la définition que vous avez donnée des pays. En effet, ils doivent nous conduire à intensifier la coopération intercommunale, cette coopération qui est indispensable dans les zones rurales en difficulté, à faible population, pour mener à bien les actions de développement dans de bonnes conditions.

Je souhaiterais, comme mon collègue Georges Mouly, que le seuil d'application de la PAT puisse être fixé en dessous de 20 millions de francs et ramené si possible à 10 millions de francs. Ainsi, des zones rurales telles que celle que je représente devraient pouvoir bénéficier, pour un certain nombre de projets d'installation d'entreprises, de cette PAT dont elles sont aujourd'hui privées.

J'espère, monsieur le ministre, que les réponses aux quelques questions que je viens de vous poser atténueront ma déception.

Vous défendez un budget que vous n'avez pas préparé. Votre tâche est difficile. Votre talent ne suffit pas à nous convaincre ; les chiffres sont trop éloquents. Ils démontrent le manque de volonté de rééquilibrage territorial. Nous sanctionnerons cette attitude en votant contre le projet de budget de l'aménagement du territoire qui nous est proposé. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

**M. Pierre Laffitte.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je ne parlerai pas « gros sous ».

L'aménagement du territoire est désormais doté d'un outil tout à fait essentiel, dont je m'étonne qu'on ait aussi peu parlé, à savoir les autoroutes de l'information et leur contenu.

La société d'information dans laquelle nous entrons nous offre un outil magistral qu'il faut désormais pouvoir utiliser massivement. Bien entendu, quelques problèmes se posent, qui devront être résolus : tarification des communications, réalisation d'infrastructures adaptées, expérimentation de nouveaux services, diffusion d'une large information, formation des hommes et des femmes de ce pays à l'utilisation de ces nouvelles techniques.

Le Gouvernement et, dans certains cas, les régions ont participé à la réalisation des deux premières conditions préalables. Je souligne d'ailleurs que la région Provence-Alpes - Côte d'Azur, dont je suis élu et que vous connaissez bien, monsieur le ministre (*M. le ministre sourit*), n'a pas été en retard puisque, la première, elle a mis en place les éléments d'un réseau à grand débit, le réseau R3 T2, qui réuni avec RENATER, réseau national de télécommunications pour la technologie, l'enseignement et la recherche, forme, à l'échelon national, et désormais international, le socle des infrastructures nécessaires.

Le Gouvernement a aussi permis la réalisation d'expérimentations ; notre région a également, de ce point de vue, joué un rôle important.

Reste à desserrer certains freins, comme le manque d'information et de formation continue à tous les niveaux, y compris ministériel et sénatorial ! On ne se rend pas assez compte que, désormais, tout est possible et à partir de n'importe où, à condition de le vouloir.

Information et formation sont nécessaires. Il faut donc mettre en place des systèmes d'information qui permettent de mettre en contact ceux qui peuvent offrir des services, mais qui ignorent lesquels seront acceptés, avec ceux qui, éventuellement, les utiliseront, mais qui ne savent pas encore que c'est possible.

La solution réside dans la mise en place de véritables plates-formes d'interaction et d'intermédiation dans le secteur nouveau des téléactivités.

Votre département, monsieur le ministre, est au cœur de la modernisation de notre société parce que la « société de l'information » est la seule solution pour en finir avec cette hyperconcentration dont sont victimes, certes, les villes, mais indirectement aussi les campagnes.

Les heures difficiles que vivent les Parisiens sont la preuve que cette hyperconcentration n'est pas moderne. Il faut savoir que tous les autres pays du monde sont moins urbanisés que la France. Le phénomène de concentration urbaine est une forme de sous-développement. Par conséquent, il faut réagir et agir.

Le succès dépend en grande partie d'une action de la DATAR. Je salue, à cette occasion, son nouveau délégué. Sa volonté et ses capacités sont déjà bien connues ; elles le seront plus encore s'il nous assure de ce soutien. (*Soupires.*)

**M. Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.** Très bien !

**M. Pierre Laffitte.** Vous avez, dans votre région, appuyé, monsieur le ministre, la création de l'Institut méditerranéen de téléactivité, l'IMET. Cet organisme, en tant que centre de ressources technologiques aidé par l'Etat et la région, a pu présenter quarante-quatre projets en réponse à l'appel d'offres du Gouvernement, un grand nombre d'entre eux ont été labellisés en tant que plate-forme régionale, avec même un rayonnement qui touche l'ensemble de l'arc méditerranéen, c'est-à-dire, au-delà de

la France, tout ce pourtour méditerranéen qui vous est cher comme à moi, ainsi que divers pôles technologiques beaucoup plus au Nord, dont Berlin-Babelsberg.

D'autres pôles analogues existent en France, notamment à Paris et à Bordeaux, mais ils sont encore trop peu nombreux. Il faudra que la DATAR les appuie et qu'elle les évalue. C'est la seule façon de faire en sorte que ces idées progressent.

Deuxième nécessité, en matière de téléactivité, les administrations et les services publics doivent donner l'exemple. A cet égard, la DATAR a pris l'initiative de développer la notion de « sites numériques » en Alsace et en Midi-Pyrénées ; en Corse des conventions sont en cours de négociation.

Votre prédécesseur, monsieur le ministre, auquel j'avais demandé si les métropoles azurée et phocéenne pouvaient être classées sites numériques, m'avait donné son accord. Je consulterai de nouveau la DATAR, mais je pense, monsieur le ministre, que la continuité de l'Etat me garantit et votre accord et votre soutien. *(Sourires.)*

Les préfets concernés devraient assez rapidement prévoir, en liaison avec l'IMET, les réunions nécessaires pour que les techniciens, les administrations et les services publics s'engagent à donner l'exemple et à faire en sorte que ces sites numériques permettent le développement sur tout le territoire des télé-sites.

Cela étant, monsieur le ministre, sachez que, sur les travées du Sénat, la volonté d'appuyer la politique d'aménagement du territoire est unanime. Vous pouvez compter sur le soutien de la majorité, notamment sur celui du groupe du RDSE. *(Applaudissements sur les travées du RDSE, des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste.)*

**M. Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.** Très bien !

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

**M. Henri Belcour.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le Parlement a montré son attachement à la politique d'aménagement du territoire en votant, voilà un an à peine, une loi d'orientation à laquelle notre Haute Assemblée a beaucoup contribué.

Le débat organisé alors s'est avéré fondamental, tant pour la vie quotidienne des Français que pour l'avenir de la France au sein de l'Union européenne. Les élus représentant les collectivités territoriales de la République que nous sommes se posaient nombre de questions. Nous nous demandions comment cette « reconquête du territoire » proposée par le Gouvernement pourrait être financée sans charge supplémentaire pour le contribuable.

Aujourd'hui, ce problème de financement revient brutalement à l'ordre du jour. En effet, même si l'on doit le regretter, l'aménagement du territoire ne déroge pas à la logique de réduction des déficits publics, comme l'ont souligné nombre de mes collègues, notamment MM. les rapporteurs tout à l'heure.

Le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration a défini trois priorités dans le cadre de son département : l'action pour l'emploi, la satisfaction des usagers des équipements de services publics, le développement d'une nouvelle territorialité.

Je me contenterai d'insister sur ces trois points.

Il convient d'évoquer, en premier lieu, ce sujet fondamental - nous ne le savons que trop bien - pour l'essor et, avant tout, pour la survie de nos régions rurales qu'est l'emploi.

Aujourd'hui encore, ce n'est pas un hasard si 80 p. 100 de la population française se trouve concentrée sur 20 p. 100 du territoire national : on vit là où il y a du travail. Il y a donc un rééquilibrage plus que nécessaire à réaliser au plan industriel entre les grandes agglomérations et les zones rurales.

Cependant, des entreprises continuent de s'installer dans les secteurs géographiques à forte densité de population, même si les travaux nécessaires d'aménagement et d'infrastructure se révèlent excessivement coûteux pour les entrepreneurs.

De plus, le surpeuplement de nos grandes villes entraîne trop souvent un mal-vivre dans ces métropoles à deux vitesses confrontées à l'insécurité. De nombreux arguments démontrent donc, tant sur le plan financier que sur le plan humain, le côté irrationnel de ces agglomérations concentrationnaires.

Le moment est venu de mettre un terme à cette dérive. A ce sujet, les exonérations et incitations financières se révèlent indispensables, afin d'encourager nos entreprises à s'installer dans les zones peu habitées.

Ainsi, la prime d'aménagement du territoire, subvention gérée au plan national, est versée à des entreprises qui lancent des projets créateurs d'emplois dans des zones prioritaires.

Celle-ci a fait l'objet d'une réforme engagée par la DATAR en 1994 et concrétisée par la rédaction du décret du 6 février 1995. Son rôle significatif a été renforcé au profit des départements dont la situation socio-économique est la plus dégradée. Par ailleurs, le relèvement des plafonds pour l'attribution de la prime permet d'espérer que celle-ci favorisera davantage le développement de l'emploi.

En effet, la sous-consommation, constatée à ce sujet en 1994 et en 1995 et due sans doute à l'accès difficile à ces crédits, doit être surveillée et étudiée avec intérêt.

S'agissant du Fonds national de développement des entreprises, qui a été créé par la loi d'orientation afin de renforcer les fonds propres et l'accès au crédit des entreprises, on peut regretter qu'il ne soit pas encore effectif.

Le Gouvernement a, certes, annoncé un plan ambitieux pour les petites et moyennes entreprises, le 27 novembre dernier. Il serait néanmoins souhaitable de prévoir la mise en place de ce fonds, qui est d'importance stratégique pour le développement de l'emploi dans les zones défavorisées.

Outre ces aides à l'investissement privé, on ne peut passer sous silence l'effort réalisé concernant les délocalisations d'emplois publics.

En effet, depuis quelques années, les comités interministériels pour l'aménagement du territoire approuvent une politique novatrice qui tend à une répartition plus équilibrée des services de l'Etat sur le territoire national.

D'après le rapport de notre commission des affaires économiques et du Plan, 23 700 transferts d'emplois ont ainsi été décidés. On ne peut donc que souhaiter la poursuite de cette action, non seulement entre la capitale et les métropoles de province, mais aussi entre ces dernières et les autres villes, car c'est sur ce mouvement de délocalisations en cascade qu'il faut s'appuyer pour mieux répartir encore les activités économiques sur tout le territoire.

On relève, à ce propos, une absence de crédits demandés au titre de la loi de finances pour 1996, mais celle-ci s'explique, entre autres, par la non-consommation de la totalité des crédits ouverts au titre des années précédentes.

J'en viens à présent à la satisfaction des usagers des services publics. L'ensemble des nouvelles activités souhaitées pourra, en effet, prendre corps dans nos campagnes uniquement dans la mesure où les éléments indispensables à la vie de tous les jours seront réunis.

Le Gouvernement a, à ce sujet, clairement manifesté sa volonté de maintenir les services publics en milieu rural.

M. Raymond-Max Aubert a ainsi rappelé que les commissions départementales d'organisation et de modernisation des services publics seraient obligatoirement consultées dans le cadre de l'élaboration des schémas d'organisation et d'amélioration des services publics.

Surtout, le Gouvernement a indiqué que le moratoire suspendant toute décision de fermeture de services publics en zone rurale serait maintenu tant que les règles définissant les conditions d'un égal accès de chacun au service public n'auraient pas été définies dans un cadre contractuel.

Il convient, bien entendu, de se féliciter du maintien de ce moratoire. De la même manière, M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme a tout récemment rappelé à l'Assemblée nationale que, dans le contrat de plan Etat-SNCF, dont on parle tant aujourd'hui, la suppression de lignes de chemin de fer n'est en aucun cas prévue, ce qui me semble aller dans le bon sens. Je pense ici aux lignes secondaires qui, même peu fréquentées, représentent un véritable lien vital pour les usagers et jouent un rôle important pour le maintien de l'activité économique régionale.

Monsieur le ministre, vous me permettez de parler, en tant qu'élu corrézien, de l'importance des infrastructures de liaison pour le désenclavement des zones défavorisées économiquement, comme peut l'être le Limousin.

Chacun sait, en effet, qu'une région ne valorise ses atouts naturels que si ceux-ci sont facilement accessibles. Ainsi, pour le Limousin, plusieurs grands projets prometteurs existent. Nous attendons donc non sans impatience la réalisation de l'autoroute A 89 sur l'axe Bordeaux-Lyon et l'achèvement de l'autoroute A 20.

De la même manière, il est prévu, dans le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse, deux projets de TGV pour le centre de la France : le TGV Auvergne et le TGV Limousin. Les régions concernées ainsi que l'ensemble des chambres de commerce des différents départements sont déterminées à accompagner cette démarche, grâce, par exemple, à un débat public. Peut-être pourrez-vous, monsieur le ministre, nous livrer quelques informations complémentaires sur ce dossier.

Enfin, je voudrais évoquer, en quelques mots, la volonté du Gouvernement de développer une nouvelle territorialité, à travers la création des « pays », qui apparaissent comme l'une des innovations majeures de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.

Le pays exprime, selon le texte, une communauté d'intérêts économiques et sociaux ainsi que, le cas échéant, les solidarités réciproques entre la ville et l'espace rural. Les collectivités territoriales et leurs groupements doivent alors définir, dans ce cadre, en concertation avec les acteurs concernés, un projet commun de développement.

La zone du plateau de Millevaches, à laquelle je suis si attaché, ainsi que la région de Tulle, située dans mon département, ont eu l'avantage d'être retenues au titre des deux « pays-tests » pour la région Limousin. Une interrogation demeure : selon quelles modalités la politique d'aménagement du territoire définie à l'échelon national sera-t-elle transposée à l'échelon local ? Les orateurs précé-

dents sont intervenus pour rappeler le flou qui pèse encore sur cette structure. Là encore, monsieur le ministre, nous attendons des précisions.

Pour conclure, il convient de donner acte au Gouvernement des contraintes budgétaires considérables - le mot n'est pas trop fort - auxquelles il doit faire face en ce moment. Dans ce contexte difficile, il a su relancer une dynamique, en opérant la sélection de quarante-deux pays pilotes et en demandant aux préfets d'organiser, chacun à leur niveau, la concertation qui doit aboutir à l'élaboration du schéma national d'aménagement et de développement du territoire.

Le projet de budget que vous nous présentez, monsieur le ministre, reflète donc une volonté, même s'il n'est actuellement qu'un instrument transitoire destiné à devenir, dans les temps à venir - souhaitons-le - un véritable outil de développement des zones rurales, prolongeant et confortant ainsi l'œuvre entreprise lors de l'adoption de la loi « montagne » et de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. Jean-Claude Gaudin**, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration. Je demande la parole.

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

**M. Jean-Claude Gaudin**, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration. Monsieur le président, avec votre autorisation, je tiens à préciser à mes amis MM. Boyer, de Bourgoing et Pépin que, en cet instant, je suis encore sénateur.

Mais, dans quarante-huit heures, je ne serai plus membre de leur groupe. C'est avec un pincement au cœur que je quitterai, provisoirement je l'espère, la Haute Assemblée et un groupe composé d'élus de grande qualité, qui ont une grande expérience, à l'image du Sénat, de la vie publique et un sens développé du devoir au service du pays.

Après avoir exercé à quatre reprises un mandat à l'Assemblée nationale, j'ai trouvé à la Haute Assemblée l'équilibre, le bon sens, cette compétence qui m'a toujours beaucoup impressionné et une qualité de relations que je ne voudrais pas altérer ce soir. C'est pourquoi je modérerai mes propos à l'égard d'un certain nombre de sénateurs. (*Sourires.*)

Je tiens à remercier les rapporteurs et les orateurs qui se sont exprimés de l'importance et de la qualité de l'analyse qu'ils ont faite de ce budget et de la problématique de l'aménagement du territoire. Je m'adresse, bien entendu, tout particulièrement à MM. Besse, Pépin et François-Poncet. Je les remercie d'autant plus chaleureusement que les changements de structure au sein du Gouvernement ne leur ont pas facilité la tâche.

Je m'efforcerai maintenant de répondre aux questions et aux remarques qui ont été formulées par les rapporteurs et les différents orateurs.

MM. Besse, Régnauld et Billard ont, bien entendu, évoqué la diminution des crédits. Si je compare les crédits de loi de finances initiale à loi de finances initiale, il est vrai que le budget de l'aménagement du territoire baisse. Cependant, j'observe que les crédits dont je disposerai augmentent par rapport au budget réel de 1995, c'est-à-dire celui dont je dispose effectivement après les deux lois de finances rectificatives. Ce qui compte, ce sont les marges de manœuvre réelles.

S'agissant de la prime d'aménagement du territoire, les moyens prévus pour 1996 sont comparables à ceux de 1995, compte tenu des reports comptables.

En ce qui concerne le FNADT, la dotation prévue permet de rapprocher le niveau des crédits de la consommation effectivement constatée.

D'autres fonds créés par la loi d'orientation viennent compléter ces crédits, notamment le Fonds de gestion de l'espace rural, qui sera doté de 388 millions de francs, et le Fonds d'investissement pour les transports terrestres et les voies navigables, qui devrait bénéficier de 3 milliards de francs en 1996.

En outre, je souhaite vous préciser que, conscient plus que tout autre de la nécessité de conserver des moyens suffisants à la politique d'aménagement du territoire, je mettrai tout en œuvre pour que les crédits votés dans le cadre de la loi de finances pour 1996 soient les crédits réels de l'exercice à venir.

Monsieur le rapporteur spécial, s'agissant du FNADT, vous avez évoqué les annulations de crédits résultant de l'arrêté du 15 novembre dernier pour des raisons budgétaires que chacun connaît. Concrètement, il n'a en aucune façon été porté atteinte aux opérations qui ont fait l'objet de contrats. En revanche, les autres opérations que les préfets s'approprient à soutenir ne pourront être financées que sur le budget de 1996.

Vous avez également manifesté vos inquiétudes quant au saupoudrage des crédits de la section locale du FNADT. Je ne partage pas entièrement votre sentiment. L'objet même de cette section déconcentrée du FNADT réside dans la nécessité pour l'Etat de contribuer à la réalisation de projets locaux d'ampleur limitée. Il s'agit de produire un effet de levier sans lequel, bien souvent, ces projets ne verraient pas le jour.

MM. Deneux, Pépin, François-Poncet, Rigaudière et Malécot ont évoqué le Fonds national de développement des entreprises. Je ferai en sorte que ce fonds soit créé, comme la loi l'a prévu. J'estime, en effet, que c'est un bon outil pour la création d'entreprises dans les zones prioritaires d'aménagement du territoire, car il permettra aux candidats entrepreneurs de réunir les capitaux de démarrage.

Cela dit, le récent plan en faveur des PME, mis au point par M. Raffarin et annoncé par M. le Premier ministre, comporte plusieurs mesures en faveur du renforcement des fonds propres. Ces mesures répondent aux besoins qui ont conduit à créer le FNDE.

C'est là une première réponse. Elle n'est pas entièrement satisfaisante, mais nous essaierons de mener la bataille, et sans doute aurai-je besoin du soutien de la Haute Assemblée face au ministre des finances.

Monsieur Mouly, vous proposez d'abaisser le seuil d'investissement de 20 millions de francs nécessaire pour qu'une entreprise bénéficie de la PAT. Il faut rappeler, à ce propos, la création du Fonds de développement des PMI dans les contrats de plan 1994-1996. Ce fonds s'adresse aux petits projets des entreprises, sans seuil d'éligibilité. Il me paraît répondre aux besoins que M. Mouly soulignait.

M. Besse a également évoqué le décret relatif aux ZRR. Je crois m'être suffisamment exprimé sur ce sujet. Je m'en suis entretenu avec M. Van Miert, ces jours-ci. Le décret va pouvoir paraître. C'est, je crois, une bonne nouvelle que vous attendiez.

S'agissant du zonage de la PAT et de celui des fonds structurels, évoqués par M. Pépin, il faut remarquer que ces fonds répondent chacun à un objectif : celui de la

PAT est de favoriser le développement des entreprises là où les investisseurs ne s'orientent pas spontanément ; celui des fonds structurels est de remédier aux difficultés propres à certaines zones. Il n'est donc pas illogique que les zonages correspondants se recouvrent largement mais pas totalement.

De plus, en matière de zonage, il convient d'être pragmatique. Le zonage de la PAT et celui des fonds structurels n'ont pas la même durée : elle est de six ans pour les fonds structurels et de douze ans pour la PAT. S'inscrivant, en outre, dans des perspectives temporelles d'action différentes, les deux cartes ne se recouvrent pas exactement.

MM. Bony, Rigaudière et Pépin ont abordé la politique de la montagne. Je précise qu'une nouvelle impulsion est donnée à cette politique en renforçant le rôle des institutions de la montagne par la création de commissions permanentes, en confiant aux régions le soin d'élaborer des schémas interrégionaux de massifs et en décidant une évolution de la politique de la montagne qui permettra de dresser un bilan des dix années de la loi « montagne ». Je proposerai, par ailleurs, au Premier ministre de réunir le conseil national de la montagne au mois de février prochain.

Dans un contexte budgétaire difficile, les moyens du FIAM n'ont été réduits que de 11 p. 100, en 1995, alors que, dans le même temps, les crédits hors contrats de plan du titre IV du FNADT baissaient de 25 p. 100.

En outre, depuis 1995, les massifs bénéficient de programmes européens spécifiques à concurrence de 26 millions d'euros supplémentaires, soit 166 millions de francs sur les cinq prochaines années.

Enfin, il est hors de question de revenir sur la spécificité des zones de massifs. Le législateur a prévu, par ailleurs, de retenir comme critère d'éligibilité aux ZRR les cantons qui comptent moins de cinq habitants au kilomètre carré. Ce critère est particulièrement adapté aux zones de montagne fragiles.

Je tiens à souligner que les régions engagent souvent un énorme effort en faveur de la politique de la montagne. A titre d'exemple, dans les Alpes du Sud, il nous est arrivé de manquer cruellement de neige au cours des dernières années. Le conseil régional a fourni des canons à neige à toutes les stations de sport d'hiver de la région. Cette dépense est particulièrement importante, mais elle permet le maintien d'une activité dans ces zones.

**M. Pierre Laffitte.** Très bien !

**M. Jean-Claude Gaudin, ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration.** M. Jean François-Poncet a évoqué le groupement d'intérêt public « Observatoire de l'aménagement du territoire ». J'ai compris qu'il considérait que la composition envisagée pour le conseil d'administration de ce futur observatoire n'était pas équilibrée. Je suis d'accord pour réexaminer cette question afin de trouver une solution satisfaisante.

Il a été aussi beaucoup question de péréquation financière entre les collectivités locales. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir, car ce sujet est important.

M. François-Poncet a proposé, en vertu de l'article 12 de la loi d'orientation du 4 février 1995, que des universités puissent être implantées dans des villes moyennes. Il a pris l'initiative de tenir une réunion au Sénat à laquelle participera un membre de mon cabinet. Il songeait sans doute à l'université qu'il souhaite voir implantée depuis longtemps à Agen. A titre personnel, j'y suis assez favorable.

De même, en vertu de l'article 61 de la loi du 4 février 1995, on doit pouvoir, dans des délais raisonnables et après concertation, parvenir à élaborer une loi relative à l'aménagement des zones rurales.

Certains en ont profité pour évoquer des événements liés aux universités. Je crois qu'il faut toujours être très prudent en ce domaine. M. Bayrou vient de dégager des crédits. Mais, en son temps, M. Jospin avait aussi dégagé tout d'un coup quatre milliards de francs de crédits, face aux manifestations des lycéens.

Là aussi, ceux qui émettent des critiques devraient de temps à autre les nuancer, tant il est vrai qu'il est arrivé à des gouvernements de différentes tendances politiques de procéder de la même façon. Et si, en définitive, cela profite à la jeunesse de ce pays, ce n'est pas nous, mes chers collègues, qui nous en plaindrions !

M. Pépin a émis le souhait que les délocalisations administratives s'effectuent non seulement entre Paris et les métropoles provinciales, mais également entre ces dernières et les autres villes de province. Vous avez raison, monsieur le rapporteur pour avis, c'est ce qu'il faudrait faire, mais les freins de tous ordres aux délocalisations existent en province de la même façon qu'à Paris. Il nous faudra sans doute faire preuve de beaucoup d'acharnement pour parvenir à ce résultat, qui sera aussi difficile à obtenir qu'un rééquilibrage entre l'Île-de-France et les autres régions.

M. Gerbaud a évoqué le projet de loi de clarification des compétences que la loi d'orientation a donné mission au Gouvernement de soumettre au Parlement au cours du second semestre de 1996. Le Gouvernement a l'intention de respecter cette échéance.

Par ailleurs, MM. Gerbaud et Belcour ont abordé le problème de la ligne Paris-Limoges. Je mesure toute l'importance de cette liaison ferroviaire pour le développement du Berry et du Limousin, mais je demanderai à mon collègue Bernard Pons d'examiner ce qui peut être fait sur ce point précis, puisque c'est lui le ministre chargé de l'équipement.

M. Gerbaud a également parlé des possibilités d'élargissement des zones éligibles aux objectifs 2 et 5 b. Ces zones ont été définies en 1994 pour une période de six ans, durée nécessaire pour que les programmes portent leurs fruits.

Compte tenu de ce délai nécessaire, et aussi du retard pris dans la mise en œuvre des programmes européens - en réalité, ils viennent à peine de démarrer - il ne me semble pas opportun de modifier aujourd'hui les zonages ; nous aurions en effet, me semble-t-il, plus à y perdre qu'à y gagner. C'est, en tout cas, ce que j'ai encore dit à Mme Wulf Mathies, lors d'une réunion qui s'est tenue à Madrid, voilà deux ou trois jours.

MM. Marcel Deneux et Jean Boyer ont évoqué la question des pays. Je crois m'être expliqué assez nettement sur cette affaire lors de mon intervention liminaire.

Les pays seront caractérisés par une grande liberté d'action et une grande indépendance ; sur le plan de l'organisation, les préfets seront à la disposition des élus, mais, en aucun cas, il ne leur appartiendra de prendre des initiatives à cet égard. Je crois avoir été très clair à ce sujet, et je rappellerai ces éléments lorsque je réunirai les préfets au début de l'année prochaine.

La politique des pays vise à coordonner toutes les actions, tous les services publics et privés, de manière à parvenir à la meilleure utilisation possible du développement du territoire et à bien mettre les services publics au service du public. Je crois que nous sommes bien d'accord sur ce point. Il ne s'agit en aucun cas d'une circonscription administrative supplémentaire, ni même d'un instrument au service de l'intercommunalité.

Une somme de 8 millions de francs est prévue pour l'expérimentation de cette politique ; ce point, qui n'avait pas été évoqué au cours du débat, méritait d'être souligné.

M. Percheron a abordé la question du GIRZOM, le groupement interministériel de restructuration des zones minières.

Les interventions du GIRZOM ayant été inscrites, en 1994, dans les contrats de plan Etat-région pour la période 1994-1995, le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire a repris intégralement ces engagements.

De plus, le décret instituant le FNDAT a prévu des taux d'intervention dérogatoire pour les crédits correspondant au GIRZOM. En effet, les taux d'intervention du GIRZOM étaient supérieurs aux taux normaux du FNDAT.

Par ailleurs, si ces taux d'intervention, sur la recommandation de la Cour des comptes, vont baisser progressivement de 85 p. 100 à 75 p. 100, ce qui, vous en conviendrez, n'est pas une diminution importante, les zones de reconversion charbonnière bénéficient également de crédits européens.

M. Percheron a évoqué la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord ; cette liaison a fait l'objet d'une procédure de concertation dont les conclusions favorables à sa réalisation ont été approuvées par le ministre de l'équipement le 25 janvier 1995.

M. Joly a abordé la question des logements vides dans les zones rurales.

Les réflexions menées au cours des dernières années ont montré que les questions de logement étaient au cœur du développement rural.

Aussi des mesures importantes ont-elles été prises. Ainsi, le comité interministériel de développement et d'aménagement du territoire, qui s'est tenu à Bar-le-Duc le 30 juin 1994, a prévu l'exonération de deux ans des revenus fonciers pour les logements remis en location et le relèvement de la PALULOS, la prime à l'amélioration des logements à usage locatif et à occupation sociale, pour les logements sous maîtrise d'ouvrage communale dans les communes de moins de 5 000 habitants.

Je souhaite poursuivre ce travail dans le cadre de la préparation de la loi sur le développement rural.

Trois axes me semblent devoir être privilégiés : tout d'abord, la rénovation du patrimoine bâti et la mise sur le marché des logements vacants ; ensuite, l'adaptation des dispositifs aux communes rurales, dans lesquelles le montage de programmes d'habitat est souvent complexe et, par suite, plus coûteux pour chaque logement mis en œuvre ; enfin, le développement du logement social en milieu rural.

Bien entendu, ces propositions seront étudiées avec MM. Pons et Périssol ; mais je sais que les régions mettent souvent en œuvre une politique très dynamique d'aide à l'habitat à travers la réhabilitation des centres anciens des villes, qu'il s'agisse des grandes cités urbaines ou des villes de moyenne ou de toute petite importance. En tout cas - pardonnez-moi de vous citer cet exemple, mais c'est celui que je connais le mieux - c'est ce que nous faisons depuis dix ans dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, à la satisfaction de tous les maires, qu'ils soient de droite ou de gauche.

Je ne peux qu'être sensible aux propos tenus par mon ami Pierre Laffitte, s'agissant du lien entre l'aménagement du territoire et les nouvelles technologies. M. Laffitte est le fondateur de Sophia-Antipolis, pôle technologique important. Grâce à lui, une route des hautes technologies a été tracée dans le sud de la France ; cette route pénètre dans la région Languedoc-Roussillon, avec des ramifications en Catalogne et, de l'autre côté, en Ligurie et au Piémont. Il est également un autre événement important : nous traversons maintenant la Méditerranée et regardons de l'autre côté, ce que nous n'avions plus tellement l'habitude de faire ! Ainsi, la création de l'université du tourisme de la paix nous a permis de réunir des villes aussi différentes que Tunis ou Bethléem, par exemple.

Il y a là une évolution qui me semble aller dans un sens très positif de fraternité et d'union entre les peuples, ce dont nous avons de plus en plus besoin. Cela me semble aussi une chose très importante.

Monsieur Laffitte, je vous aiderai autant que je le pourrai, et ce dans tous les mandats que je peux exercer.

M. Belcour a évoqué le désenclavement du Massif central, sujet qui lui tient particulièrement à cœur.

Je puis, à cet égard, lui confirmer la volonté du Gouvernement de poursuivre avec vigueur la réalisation des grands programmes routiers engagés à cette fin. C'est ainsi que les dotations affectées aux autoroutes A 20 et A 75 ont été maintenues, en 1995, à un niveau élevé ; il en sera de même en 1996. Un effort important est également consenti en faveur de la RN 88, autre axe essentiel.

Monsieur Billard, je vous ai écouté attentivement ; mais vous êtes fidèle à l'attitude de votre groupe, lequel demande toujours plus de crédits, sans jamais en voter ! Rien ne trouve grâce à vos yeux ! C'est bien dommage, car la politique, même celle du territoire, ne se fait pas par l'exclusion.

Mesdames, messieurs les sénateurs, nombre d'entre vous ont indiqué qu'une fracture territoriale ne devait pas venir s'ajouter à une fracture sociale. Nous avons la volonté d'éviter une fracture territoriale et de réduire autant que nous le pourrons cette fracture sociale. Mais ce dernier point sera abordé vendredi, lors de l'examen des crédits consacrés à la politique de la ville.

Il me reste donc à vous remercier et à vous exprimer de nouveau toute ma joie d'avoir pu intervenir devant la Haute Assemblée à cette heure si matinale. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

**M. le président.** Nous allons procéder à l'examen et au vote des crédits inscrits à la ligne « Aménagement du territoire, équipement et transports » figurant aux états B et C.

Je rappelle que le Sénat a examiné, le jeudi 30 novembre, les crédits relatifs à la mer et, au cours de la présente séance, les crédits relatifs à l'urbanisme et aux services communs et ceux qui sont afférents aux transports terrestres, aux routes et à la sécurité routière ainsi qu'au transport aérien et à la météorologie.

#### ÉTAT B

**M. le président.** « Titre III, moins 586 718 612 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, moins 17 329 876 francs. » - (*Adopté.*)

#### ÉTAT C

**M. le président.** « Titre V. - Autorisations de programme, 7 213 800 000 francs ;

« Crédits de paiement, 3 131 398 000 francs. » - (*Adopté.*)

« Titre VI. - Autorisations de programme, 4 171 522 000 francs ;

« Crédits de paiement, 1 665 706 000 francs. » - (*Adopté.*)

Nous avons achevé l'examen des dispositions du projet de loi concernant l'aménagement du territoire.

8

#### DÉPÔT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT PORTANT SUR DES SUJETS EUROPÉENS

**M. le président.** J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat portant sur des sujets européens suivante :

M. Jacques Genton interroge M. le ministre délégué aux affaires européennes sur les orientations de la Communauté européenne concernant l'instauration de zones de libre-échange.

Il rappelle que, en juin 1995, devant la multiplication des annonces de la Commission européenne sur l'établissement de telles zones entre divers pays ou groupes de pays, le Conseil de l'Union européenne a demandé à la Commission de subordonner toute initiative dans ce domaine, d'une part, à une analyse de la compatibilité de l'accord envisagé avec les règles de l'OMC, d'autre part, à une analyse de ses conséquences sur les politiques communes de l'Union et sur ses relations avec ses principaux partenaires commerciaux.

Il observe que, malgré cette mise au point, la Commission européenne a continué à placer les relations commerciales de la Communauté avec diverses zones économiques dans la perspective de la création de zones de libre-échange.

Il demande à M. le ministre délégué aux affaires européennes quelles initiatives compte prendre le Gouvernement pour que la conduite par la Commission européenne de la politique commerciale de la Communauté soit effectivement contrôlée et encadrée par le Conseil de l'Union européenne. (QE 3.)

Conformément aux articles 79, 80 et 83 *bis* du règlement, cette question orale avec débat portant sur des sujets européens a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

9

#### DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. Joseph Ostermann une proposition de loi tendant à créer une commission départementale d'appel pour les décisions des architectes des Bâtiments de France.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 110, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

**ORDRE DU JOUR**

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 6 décembre 1995, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1996, adopté par l'Assemblée nationale (n° 76 et 77, 1995-1996).

M. Alain Lambert, 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 :

Défense (articles 35 et 36) :

1. Rapporteurs spéciaux :

Exposé d'ensemble, dépenses en capital :

M. Maurice Blin (rapport n° 77, annexe n° 46) ;

Dépenses ordinaires : M. François Trucy (rapport n° 77, annexe n° 47).

2. Rapporteurs pour avis de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées :

Nucléaire, espace et services communs : M. Jean Faure (avis n° 80, tome IV) ;

Section gendarmerie : M. Michel Alloncle (avis n° 80, tome V) ;

Section forces terrestres : M. Serge Vinçon (avis n° 80, tome VI) ;

Section air : M. Hubert Falco (avis n° 80, tome VII) ;

Section marine : M. André Boyer (avis n° 80, tome VIII).

**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 1996**

Le délai limite pour le dépôt des amendements aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1996 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 1996**

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 1996 est fixé au vendredi 8 décembre 1995, 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 1996 aura lieu, de droit, par scrutin public à la tribune, à la fin de la séance du samedi 9 décembre 1995.

**Délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale**

1° Sous réserve de sa transmission, projet de loi autorisant le Gouvernement, par application de l'article 38 de la Constitution, à réformer la protection sociale (AN, n° 2405) : mercredi 13 décembre 1995, à dix-sept heures ;

2° Sous réserve de sa transmission, projet de loi de finances rectificative pour 1995 (AN, n° 2357) : lundi 18 décembre 1995, à dix-sept heures.

**Délai limite général pour le dépôt des amendements**

La conférence des présidents a fixé un délai limite général pour le dépôt des amendements expirant, dans chaque cas, la veille du jour où commence la discussion, à dix-sept heures, pour tous les projets de loi et propositions de loi ou de résolution inscrits à l'ordre du jour, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique.

Personne ne demande la parole?...  
La séance est levée.

(La séance est levée à quatre heures dix.)

Le Directeur  
du service du compte rendu intégral,  
DOMINIQUE PLANCHON

**ORDRE DU JOUR  
DES PROCHAINES SÉANCES DU SÉNAT**

établi par le Sénat dans sa séance du 5 décembre 1995  
à la suite des conclusions de la conférence des présidents

Du mardi 5 décembre 1995, au samedi 9 décembre 1995 :

Ordre du jour prioritaire

Suite du projet de loi de finances pour 1996, adopté par l'Assemblée nationale (n° 76, 1995-1996) selon le calendrier précédemment établi.

Rappel : jeudi 7 décembre 1995 à quinze heures :

Questions d'actualité au Gouvernement ;

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

Mardi 12 décembre 1995 :

Ordre du jour établi en application de l'article 48, deuxième et troisième alinéas, de la Constitution

A neuf heures trente :

1° Onze questions orales sans débat :

- n° 224 de M. Charles Metzinger à M. le Premier ministre (Chiffre de la dette de la sécurité sociale) ;

- n° 217 de M. Roger Husson à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme (État d'avancement du projet de TGV-Est) ;

- n° 218 de M. Christian Bonnet à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme (Adaptation de la réglementation française concernant la sécurité des navires à passagers) ;

- n° 222 de Roland Courteau à Mme le ministre de l'environnement (Travaux d'aménagement destinés à réduire les conséquences des crues de l'Aude) ;

- n° 219 de Mme Nicole Borvo à M. le ministre de la culture (Relance d'une politique de l'emploi et de logement social sur les terrains de la SFP) ;

- n° 220 de M. Charles Descours à M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications (Site d'implantation d'une nouvelle usine de fabrication de semi-conducteurs de S.G.S. Thomson) ;

- n° 225 de M. Alain Vasselle à M. le ministre délégué au logement (Assouplissement des conditions d'accès aux prêts pour l'acquisition de logements anciens) ;
  - n° 221 de M. Jean-Pierre Demerliat à M. le ministre délégué à la poste, aux télécommunications et à l'espace (Transfert du fichier de la Caisse nationale d'épargne de la poste Ile-de-France de Limoges vers Guéret) ;
  - n° 216 de M. Alain Gournac à M. le ministre délégué à la ville et à l'intégration (Projet Maison de l'espoir et délinquance des mineurs) ;
  - n° 215 de M. Georges Othily à Mme le secrétaire d'Etat aux transports (Attribution des subventions du fonds de péréquation des transports aériens) ;
  - n° 223 de M. Nicolas About à Mme le secrétaire d'Etat aux transports (Conditions de créations et d'extensions de réseaux de transports en Ile-de-France) ;
- 2° Proposition de loi de M. Dreyfus-Schmidt et plusieurs de ses collègues autorisant un accès direct à leur dossier des personnes mises en examen (n° 378, 1994-1995) ;

A seize heures et, éventuellement, le soir :

3° Eventuellement, suite de l'ordre du jour du matin ;

4° Proposition de loi de MM. Fourcade, Huriet et plusieurs de leurs collègues relative aux conditions de développement des thérapies génique et cellulaire (n° 83, 1995-1996).

**Mercredi 13 décembre 1995, à quinze heures :**

Ordre du jour prioritaire

Projet de loi relatif à l'aménagement, la protection et la mise en valeur de la zone dite des « cinquante pas géométriques » dans les départements d'outre-mer (n° 394, 1994-1995).

**Jeudi 14 décembre 1995, à neuf heures trente, à quinze heures et le soir :**

Ordre du jour prioritaire

Sous réserve de sa transmission, projet de loi autorisant le Gouvernement, par application de l'article 38 de la Constitution, à réformer la protection sociale (AN, n° 2405).

*(La conférence des présidents a fixé à cinq heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;*

*L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 13 décembre 1995.)*

**Vendredi 15 décembre 1995, à neuf heures trente et à quinze heures :**

Ordre du jour prioritaire

Suite de l'ordre du jour de la veille.

**Mardi 19 décembre 1995 :**

A neuf heures trente :

1° Eventuellement, questions orales sans débat ;

Ordre du jour prioritaire

2° Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif aux transports (n° 106, 1995-1996) ;

A seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

3° Conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi de finances pour 1996 ;

4° Sous réserve de sa transmission, projet de loi de finances rectificative pour 1995 (AN, n° 2357).

*(La conférence des présidents a fixé à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;*

*L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé au début de la session et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 18 décembre 1995.)*

**Mercredi 20 décembre 1995, à neuf heures trente et à quinze heures :**

Ordre du jour prioritaire

Suite de l'ordre du jour de la veille.

**Jeudi 21 décembre 1995 :**

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à la partie législative du code général des collectivités territoriales (n° 109, 1995-1996) ;

2° Projet de loi d'habilitation, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au statut général des fonctionnaires de la collectivité territoriale, des communes et des établissements publics de Mayotte (n° 100, 1995-1996) ;

3° Projet de loi d'habilitation, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'extension et à l'adaptation de la législation en matière pénale applicable aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte (n° 101, 1995-1996) ;

*(La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi d'habilitation, n° 100 et 101.)*

A quinze heures :

4° Questions d'actualité au Gouvernement ;

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

Ordre du jour prioritaire

5° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi n° 88-227 du 11 mars 1988, relatif à la commission pour la transparence financière de la vie politique (n° 93, 1995-1996) ;

6° Conclusions de la commission mixte paritaire ou nouvelle lecture du projet de loi de finances rectificative pour 1995.

*(La conférence des présidents a fixé un délai limite général pour le dépôt des amendements expirant, dans chaque cas, la veille du jour où commence la discussion, à dix-sept heures, pour tous les projets de loi et propositions de loi ou de résolution inscrits à l'ordre du jour, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique.)*

## ANNEXE

### Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour du mardi 12 décembre 1995

N° 223. - M. Nicolas About s'interroge sur les conditions de créations et d'extensions de réseaux de transport en Ile-de-France. Certains réseaux, comme ceux des villes nouvelles, nécessitent d'importantes contributions d'équilibre versées par les syndicats d'agglomération nouvelle, ce qui n'a pas échappé à la vigilance de certaines chambres régionales des comptes. Est-il normal que ces réseaux cherchent à s'étendre au-delà des périmètres des collectivités qui les soutiennent, au détriment des opérateurs indépendants qui assurent le service sans contribution d'équilibre ? Est-il normal de pénaliser ainsi des lignes existantes qui perdent leur clientèle ou dont l'adaptation se trouve bloquée par les autorités de tutelle ? Ou bien encore de rejeter des demandes de créations de ligne, déposées par ces mêmes transporteurs indépendants et d'accepter celles proposées par ces réseaux bénéficiant d'un support financier public ? Il demande à Mme le secrétaire d'Etat aux transports ce qu'elle compte faire pour mettre fin à ces dérives ou ces abus.

N° 224. - M. Charles Metzinger attire l'attention de M. le Premier ministre sur le chiffrage de la dette de la sécurité sociale. Le récent débat relatif à la réforme de la protection sociale a donné lieu à l'énumération d'une profusion de chiffres. S'agissant de la dette de la sécurité sociale, le Premier ministre a annoncé le chiffre de 230 milliards, englobant le déficit des années 1992-1993 pour un montant de 110 milliards de francs et le déficit des années 1994-1995 pour un montant de 120 milliards de francs. Un prélèvement de 0,5 p. 100 sur tous les revenus devrait permettre d'apurer cette dette sur treize ans. Or, en

1993, le Gouvernement précédent avait déjà pris une mesure destinée à résorber le déficit de 110 milliards de francs de 1992-1993. Pour nos concitoyens, cette mesure s'est traduite de manière très concrète et très directe par un relèvement de la contribution sociale généralisée de 1,3 p. 100. Cet amalgame entre le déficit initial déjà traité, et le déficit nouveau à traiter surprend. Il lui demande d'apporter des réponses précises aux questions suivantes : le déficit de 110 milliards pour 1992-1993 ayant déjà été pris en charge par un emprunt dont le remboursement est assuré par l'augmentation de la CSG décidée en 1993, quel est le reliquat exact de cette dette à ce jour ? Pourquoi, dans les comptes présentés par le Premier ministre, n'a-t-il pas été retenu ce que les Français ont déjà payé depuis 1993 ? Aussi longtemps que toute la lumière n'aura pas été faite sur ces questions, elles laisseront la porte ouverte à toutes les conjectures car les Français auront payé deux fois une même facture. C'est pourquoi il lui demande comment il entend présenter la situation afin que les Français connaissent la vérité et qu'ils sachent à quoi sert leur argent.

N° 217. - M. Roger Husson interroge M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur l'état d'avancement du projet de TGV-Est. En effet, depuis quelque temps, les informations, tant du côté allemand que français, laissent supposer que le projet de construction d'une ligne à grande vitesse n'est plus tout à fait prioritaire. Des responsables de la Bundesbahn viennent d'indiquer que pourraient être remis en cause les engagements concernant la ligne Sarrebruck-Mannheim et donc, Francfort. Par ailleurs, le Gouvernement français a souhaité que la SNCF retrouve un meilleur niveau d'endettement avant de lui permettre de s'engager dans de nouveaux investissements en lignes grande vitesse. Ainsi, c'est toute la faisabilité du TGV-Est qui est remise en cause à court terme privant l'Est mosellan et la Sarre, soit 1,5 million d'habitants, d'une liaison européenne Paris-Francfort. Les impératifs financiers constituent certes un élément important de ce dossier, mais, au moment où les collectivités territoriales décidaient de leur participation financière, ce sont les États, via la SNCF ou la DB qui se désengagent. Face à ces éléments fort peu optimistes, il lui demande de faire le point sur la mise en chantier du TGV-Est et sur le calendrier qui peut alors être retenu.

N° 218. - M. Christian Bonnet appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur les risques de distorsion de concurrence à venir dans le trafic national de passagers, en raison de la non-application à certaines catégories de navires du code de gestion de la sécurité (ISM), adopté par l'Organisation maritime internationale, le 11 novembre 1993. Il rappelle que ce code, intégré à la convention Solas, devra s'appliquer aux compagnies exploitant des navires à passagers en trafic international au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1998 et que, en raison de la proximité de la réglementation française relative à la sécurité des navires de plus de 500 tonneaux de jauge brute, il s'appliquera vraisemblablement aussi aux navires français à passagers de plus de 500 tonneaux effectuant des trafics nationaux. Le code ISM étant également applicable, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1996, à tous les navires rouliers à passagers naviguant dans les eaux communautaires indépendamment de leur taille, il apparaît en conséquence que se verraient exonérés de cette réglementation les seuls navires à passagers non rouliers de moins de 500 tonneaux naviguant dans les eaux nationales. Il lui demande s'il ne lui apparaît pas nécessaire, dans ces conditions, d'adapter la réglementation française concernant la sécurité de cette catégorie de navires, tout autant pour éviter une inégalité de traitement que pour renforcer la sécurité de leurs passagers.

N° 222. - M. Roland Courteau attire l'attention de Mme le ministre de l'environnement sur l'important problème des crues dévastatrices du fleuve Aude (qui est domanial) et plus particulièrement dans la basse plaine. Il lui rappelle les menaces que font peser ces inondations sur les personnes et les biens des lieux habités, notamment dans les communes riveraines de ce secteur, ainsi que la mise en place d'un programme important de travaux, destinés à réduire les conséquences des crues. Dans ce but, l'aménagement du fleuve Aude entrepris par l'Association interdépartementale des basses plaines de l'Aude a été déclaré d'utilité publique en 1987 et une première phase de travaux a été engagée, notamment et conformément au vœu du ministère de l'environnement, avec la réalisation du canal de dérivation de

Coursan. Or le projet global de protection, tel qu'il avait été défini initialement, forme un tout et ne peut fonctionner que si les différentes phases prévues ont toutes été réalisées. Ainsi, il est indispensable d'accroître la capacité d'écoulement en aval de l'Aude entre Coursan et la mer, pour que l'ensemble du dispositif, et notamment le canal de dérivation, puisse être mis en service. Il lui rappelle donc que lors de la séance du Sénat du 17 juin 1994, le ministre de l'environnement lui avait précisé « qu'il avait demandé que les services d'Etat procèdent à une étude des différentes solutions envisageables afin d'arrêter définitivement, et en liaison avec les partenaires concernés, les compléments de travaux indispensables pour achever totalement cette opération ». Il lui demande donc si elle est en mesure de lui faire connaître, au travers des conclusions de cette étude, quelles seront les opérations à envisager pour accroître la capacité d'écoulement de l'Aude, pour quels montants de financement et sous quels délais.

N° 219. - Madame Nicole Borvo attire l'attention de M. le ministre de la culture sur le fait que 18 500 mètres carrés de la SFP (Société française de production et de création audiovisuelle) de Paris sont menacés d'être livrés à la spéculation immobilière. En effet, la SFP signalait en juin 1994 une promesse de vente de ses terrains avec Stim Bâtir, filiale du groupe Bouygues. Cette promesse de vente de 253 millions de francs a été faite pour éponger une partie des dettes de la SFP sans aucune considération ni pour le site, ni pour la vie du quartier, ni pour l'emploi, mais par contre en vue d'une privatisation future. En ce qui concerne l'emploi, rappelons que les effectifs de la SFP ont été ramenés de 2 500 à 1 067 en quelques années. De plus, l'accord SFP-Bouygues, qui porte sur la construction de 716 logements, ne prévoit aucun logement social de type PLA (prêt locatif aidé). Suite à un référendum organisé par la municipalité du 19<sup>e</sup> arrondissement, 85 p. 100 de la population dit non à ce projet. Vu que l'Etat est actionnaire majoritaire à la SFP, sa responsabilité est entière dans les choix de la société. Que compte donc faire l'Etat pour éviter la spéculation immobilière et relancer une politique d'emploi et de logement social sur les terrains de la SFP ?

N° 220. - M. Charles Descours attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, de la poste et des télécommunications sur la décision de la société SGS Thomson visant à installer une nouvelle usine de fabrication de semi-conducteurs, sur le site du Rousset, près d'Aix-en-Provence, en bénéficiant d'aides publiques importantes (région PACA, DATAR, Fonds européen). L'environnement de recherche du site du Rousset est moins favorable pour le développement des nouvelles générations (disques 300 mm, gravure 0,18 µ) que si cette usine avait été implantée à Crolles, près de Grenoble. Depuis quelques années, l'industrie européenne des semi-conducteurs, moribonde en 1990, paraît avoir comblé son retard technologique sur les Etats-Unis et les pays d'Asie (Corée, Japon). M. le ministre de l'industrie ne craint-il pas que cette décision d'implantation, avec une moindre capacité en recherche/développement, ne fasse réapparaître ce retard aujourd'hui disparu ? Cela est d'autant plus important au moment où l'Europe décide du nouveau programme JESSI (Joint European Semi-conductor Silicon Initiative) à partir de 1996. Que compte-t-il faire pour éviter le retour d'un tel état de fait compte tenu, d'une part, que la France et l'Europe doivent répondre à la guerre technologique engagée et que les résultats sont stratégiquement considérables, d'autre part, que des capitaux publics très importants ont été engagés dans le capital de SGS Thomson.

N° 225. - M. Alain Vasselle rappelle à M. le ministre délégué au logement que le logement ancien est un véritable moteur de l'économie nationale. Il lui expose que la politique gouvernementale en faveur de l'accession à la propriété est relativement bien adaptée aux circonstances économiques actuelles. Il est indéniable que l'aide à l'accession devait être maintenue dans son principe, en raison de l'aspiration tout à fait légitime constamment réaffirmée de nos concitoyens à devenir propriétaires. Il s'agit incontestablement d'un élargissement « vers le haut » de la clientèle éligible aux prêts aidés ; ce dispositif concerne officiellement, depuis octobre, les catégories les plus modestes jusqu'à des ménages pouvant gagner jusqu'à plus de quatre SMIC. Cela constitue une véritable action sociale à mettre à l'actif du Gouvernement. Il est notamment prévu que les accédants à la propriété ayant arrêté leur choix sur un logement

ancien peuvent bénéficier du dispositif à condition que leur acquisition soit accompagnée de travaux représentant au moins 54 p. 100 de la valeur d'acquisition. Ainsi, pour un appartement ancien acheté 400 000 francs, il faudra effectuer au moins 216 000 francs de travaux, amenant le coût total de l'opération à 616 000 francs intégrant 35 p. 100 de travaux. Il souligne que les conditions restrictives liées à cette forme d'accession à la propriété présentent, à son sens, un caractère dissuasif certain pour l'acquisition de logements anciens. Car, même s'il convient de constater une relance du marché grâce à ces prêts, il souligne que le parc social n'a pas encore retrouvé une fluidité satisfaisante. C'est pourquoi, afin que cette nouvelle mesure en faveur de l'accession à la propriété ait un impact réel et durable sur l'activité économique, il lui demande s'il ne serait pas judicieux de revoir à la baisse, dès 1996, la quotité des travaux. Limiter l'aide à l'ancien avec une part très importante de travaux lui apparaît restrictif par rapport à la dynamique qui pourrait en résulter. Il souhaiterait par conséquent connaître les intentions du Gouvernement. Il lui demande donc s'il est possible d'envisager l'assouplissement des conditions d'accès des prêts à 0 p. 100 à la faveur des acquisitions de logements anciens en limitant à 15 ou 20 p. 100 les travaux à réaliser. Il est persuadé que cela provoquerait une adhésion massive des Français et des Françaises à cette nouvelle politique dont la France récolterait rapidement les fruits sur le plan économique et social.

N° 221. - M. Jean-Pierre Demerliat attire l'attention de M. le ministre délégué à la poste, aux télécommunications et à l'espace sur le problème posé par le transfert du fichier de la Caisse nationale d'épargne de la poste Ile-de-France de Limoges vers Guéret. La gestion du fichier de la Caisse nationale d'épargne de la poste d'Ile-de-France a été délocalisée à Limoges en 1988. Elle occupe actuellement près de trente personnes. M. le ministre a récemment annoncé au président du conseil général de la Creuse le transfert prochain - dans le courant de l'année 1996 - de cette structure à Guéret, transfert que ce dernier lui avait demandé à plusieurs reprises. M. Demerliat souhaite lui poser quelques questions simples : Y aura-t-il suppression d'emplois à Limoges ? Si oui, quelles compensations sont prévues ? Y aura-t-il création d'emplois à Guéret ? Si non, quel est l'intérêt de cette opération ? Quel sera le coût du déménagement de cette structure de Limoges à Guéret ? Enfin, il souhaite connaître les vraies raisons de ce transfert de Limoges vers Guéret. En un mot, y a-t-il des impératifs économiques ? des impératifs de gestion ? Ou bien y a-t-il d'autres raisons, et lesquelles ?

N° 216. - M. Alain Gournac rappelle à M. le ministre délégué à la ville et à l'intégration que l'augmentation de la délinquance des mineurs devient un phénomène très préoccupant. Il lui expose que le projet Maison de l'espoir est présenté comme une réponse éducative nouvelle visant à répondre à cette question. Il lui demande de bien vouloir lui en préciser l'objectif, sa fonction spécifique et de quels types de financement ce projet bénéficiera. Enfin, il lui demande de restituer la philosophie de ce projet eu égard aux textes régissant la protection des mineurs.

N° 215. - M. Georges Othily attire l'attention de Mme le secrétaire d'Etat aux transports sur les problèmes liés à l'attribution de subventions en provenance du fonds de péréquation dans le cadre de l'aménagement du territoire. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1995, un fonds de péréquation des transports aériens, établissement public national placé sous la tutelle conjointe du ministre chargé de l'aménagement du territoire et du ministre chargé des transports a été créé. Ce fonds concourt à assurer l'équilibre des dessertes aériennes intérieures réalisées dans l'intérêt de l'aménagement du territoire. Ses ressources sont redistribuées aux compagnies aériennes assurant ces dessertes dans des conditions définies par décret. Par ailleurs, les dispositions réglementaires européennes remettent parfois en cause le soutien apporté par les collectivités territoriales à l'exploitation de certaines liaisons, principalement transversales. Toutefois, les critères d'obtention du soutien financier d'une exploitation sont si précis qu'il est probable que le nombre de liaisons pouvant en bénéficier soit très restreint. Il convient de rappeler que le fonds de péréquation est mis à disposition des autorités souhaitant que l'exploitation d'une liaison donnée soit effectivement assurée et cela dans les meilleures conditions possibles. Dans le cas de la Guyane par exemple, il est exigé un programme régulier d'au moins trois allers et retours par semaine, quarante-huit semaines par an, le trafic annuel devant être compris entre 10 000 et 150 000 passagers. Toutefois, le seuil minimal de s'applique pas aux liaisons existantes au 1<sup>er</sup> janvier 1995. Or, à ce jour, il croit savoir que les recettes pour 1995 devraient s'élever à 150 millions de francs et que le fonds n'a accordé aucune subvention. Compte tenu des délais très importants imposés par la procédure d'attribution des subventions, ne serait-il pas possible d'instituer une procédure transitoire mieux adaptée aux nécessités, celle-ci ne pouvant souffrir des difficultés que pourrait poser l'Union européenne ?

## NOMINATION DE RAPPORTEURS

### COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

M. Louis Souvet a été nommé rapporteur du projet de loi n° 87 (1995-1996) en faveur du développement des emplois de services aux particuliers.

M. Jacques Machet a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 56 (1995-1996) de M. Edouard Le Jeune tendant à faire bénéficier les familles des allocations familiales à partir du premier enfant.

M. Louis Souvet a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 85 (1995-1996) de M. Philippe Marini relative à la négociation collective et instituant un contrat collectif d'entreprise.