

SÉNAT

INTERSESSION D'HIVER 1992-1993
JANVIER 1993

Service des Commissions

BULLETIN
DES COMMISSIONS

SOMMAIRE ANALYTIQUE

	Pages
Affaires étrangères, défense et forces armées	
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Mission à l'étranger - Koweït (27 novembre - 3 décembre 1992)</i> - Compte rendu 	2289
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Mission à l'étranger - Croatie (14 au 18 décembre 1992)</i> - Compte rendu 	2290
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Audition de M. Pierre Joxe, ministre de la défense</i> 	2292
Commission d'enquête chargée d'examiner l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F., les conditions dans lesquelles cette société remplit ses missions de service public, les relations qu'elle entretient avec les collectivités locales et son rôle en matière d'aménagement du territoire	
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Constitution du Bureau</i> 	2297
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Audition de M. Gilbert Carrère, conseiller-maître à la Cour des Comptes</i> 	2297
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Audition de M. Jean Bamas, président de l'association des voyageurs et usagers des chemins de fer</i> 	2302
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Audition d'une délégation de la Fédération des cheminots C.F.D.T.</i> 	2304
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Audition d'une délégation de la Fédération syndicaliste Force Ouvrière des cheminots</i> 	2307
<ul style="list-style-type: none"> ● <i>Audition de MM. Lacourarie, président, Pallac et Broquin, respectivement secrétaire général et secrétaire national du syndicat national du personnel d'encadrement des chemins de fer et des activités connexes</i> 	2308

	Pages
• <i>Audition d'une délégation de la Fédération des syndicats d'ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise des chemins de fer et activités connexes (F.M.C.)</i>	2312
• <i>Audition d'une délégation du Syndicat national des cadres supérieurs de la S.N.C.F.</i>	2314
• <i>Audition de MM. Denise et Hontang, secrétaire général et secrétaire général adjoint de la Fédération générale autonome des agents de conduite faisant fonction et assimilés des chemins de fer</i>	2317
• <i>Audition d'une délégation de la Fédération C.F.T.C. des cheminots</i>	2319
• <i>Audition d'une délégation de la Fédération nationale des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer (C.G.T.)</i>	2322
• <i>Audition de M. Sivardière, président de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (F.N.A.U.T.)</i>	2325
• <i>Audition de M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports</i>	2330
• <i>Audition de M. Raymond Bronner, ancien directeur juridique de la S.N.C.F., conseiller honoraire à la Cour de cassation</i>	2336
• <i>Audition de M. Jacques Fournier, président de la S.N.C.F.</i>	2339
Mission commune d'information chargée d'étudier les problèmes de l'aménagement du territoire et de définir les éléments d'une politique de reconquête de l'espace rural et urbain	
• <i>Audition de M. Bernard Latarjet, auteur de «L'aménagement culturel du territoire»</i>	2347
• <i>Audition de M. Jean-Pierre Balligand, député, président du conseil national des économies régionales et de la productivité (C.N.E.R.P.)</i>	2349
• <i>Audition de M. Jean-Pierre Dufay, directeur général de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France (I.A.U.R.I.F.), accompagné de MM. René Bréchet et Gérard Lacoste</i>	2354
• <i>Audition de M. Gilbert Carrère, conseiller-maitre à la Cour des Comptes</i>	2359

	Pages
• <i>Audition de M. Gérard-François Dumont, démographe, professeur à l'Université Paris directeur-adjoint de l'institut d'urbanisme et d'aménagement</i>	2364
• <i>Audition de M. Yves Madiot, professeur à l'Université de Poitiers</i>	2369
• <i>Audition de M. Emile Arrighi de Casanova, membre du Conseil économique et social</i>	2374
• <i>Audition de M. Jean-Baptiste Foucauld, commissaire général au Plan</i>	2376
• <i>Audition de Mme Hélène Roger-Vasselin, présidente du cercle pour l'aménagement du territoire et de M. Patrice Becquet, administrateur civil, ancien commissaire à l'aménagement du Massif central et ancien directeur du Conservatoire du littoral</i>	2381
• <i>Audition de M. Robert Broussard, chef de la mission internationale "lutte anti-drogue"</i>	2385
 Mission commune d'information sur la télévision éducative	
• <i>Constitution du Bureau</i>	2391
• <i>Communication du président</i>	2391
• <i>Audition de M. Jean-Louis Missika, président-directeur général d'Eureka TV</i>	2394
• <i>Audition de M. Jacques Pomonti, auteur du rapport «Education et Télévision»</i>	2401
• <i>Audition de Mme Michèle Puybasset, Conseiller d'Etat</i>	2405
• <i>Audition de Mme Claudie Vuillet, délégué national à l'audiovisuel du ministère de l'éducation nationale, accompagnée de M. André Legrand, directeur des écoles</i>	2410
 Mission d'information constituée au sein de la commission des affaires économiques et du Plan chargée d'étudier le fonctionnement des marchés des fruits, des légumes et de l'horticulture, d'examiner leurs perspectives d'évolution, compte tenu de la réforme de la politique agricole commune et de formuler toute proposition de nature à remédier aux difficultés dont souffrent ces secteurs	
• <i>Audition de M. Maurice Rigaud, membre du bureau de l'assemblée permanente des chambres d'agriculture (A.P.C.A.), président de la chambre d'agriculture du Vaucluse, président de la chambre régionale d'agriculture de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur</i>	2415

• <i>Audition de M. Luc Guyau, président de la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (F.N.S.E.A.), accompagné de MM. Charles Calleja, président de la fédération nationale des producteurs de fruits (F.N.P.F.), Denis Onfroy, président de la fédération nationale des producteurs de légumes (F.N.P.L.), et Claude Roche, président de la fédération nationale des producteurs de l'horticulture et des pépinières (F.N.P.H.P.)</i>	2417
• <i>Audition de M. Michel Dânet, sous-directeur de l'Union douanière et de la coopération internationale (direction générale des douanes et droits indirects)</i>	2419
• <i>Audition de M. Jean-Luc Flaugère, membre du bureau du centre national des jeunes agriculteurs (C.N.J.A.)</i>	2421
• <i>Audition de M. Guillemain, président de la Chambre syndicale de la conserve</i>	2423
• <i>Audition de MM. Gilbert Jolivet, président du Comité «Autres produits» et Alain Berger, directeur de l'Institut national des appellations d'origine (I.N.A.O.)</i>	2424
• <i>Audition de M. Henri Bois, président de l'Union confédérale des fruits et légumes (U.C.F.L.), accompagné de MM. André Potel, président, et Michel Charbonnier, directeur de l'association française des Comités économiques agricoles de fruits et légumes (AFCOFEL), Bernard Cardinaud, directeur de la Fédération française de la coopération fruitière, légumière et horticole (FELCOOP), Charles Calleja, président de la Fédération nationale des producteurs de fruits (F.N.P.F.) et Pierre Hourbeight, vice-président de la Fédération nationale des producteurs de légumes (F.N.P.L.)</i>	2425
• <i>Audition de MM. Denis Onfroy, président du Conseil de direction «fruits et légumes» de l'ONIFLHOR et Georges Dutruc-Rosset, directeur</i>	2427
• <i>Audition de M. Philippe Soula, secrétaire général de la Fédération des industries et commerces utilisateurs de basses températures - Congélation-surgelés-glaces, accompagné de MM. Pierre Boiron, André Auriou et Didier Dupin</i>	2429

Délégation du Sénat pour les Communautés européennes

• <i>Nominations de rapporteurs</i>	2431
• <i>Europe - Concurrence</i> - <i>Examen du projet de rapport d'information</i>	2431

	Pages
● Protocole de Washington - <i>Communication</i>	2434
 Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques	
● <i>Nominations de rapporteurs</i>	2442
● Environnement - Eau - <i>Audition de Mme Ségolène Royal, ministre de l'environnement</i>	2437
● Environnement - Liaison Rhin-Rhône - <i>Examen du rapport</i>	2439
 Programme de travail des commissions et missions d'information pour les deux premières semaines du mois de février 1993 (1)	

AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DÉFENSE ET FORCES ARMÉES

Jeudi 14 janvier 1993 - Présidence de M. Michel d'Aillières, vice-président. M. André Jarrot a d'abord rendu compte devant la commission de la mission qu'il a effectuée au Koweït avec M. Yvon Collin, du 27 novembre au 3 décembre 1992.

M. André Jarrot a rappelé les constatations, qu'au cours d'un précédent déplacement dans ce pays en juillet 1991, M. Yvon Collin et lui-même avaient pu faire : puits de pétrole en flamme, infrastructures détruites ...

M. André Jarrot a ensuite décrit les actions de déminage entreprises par de nombreux pays, dont la France, sur une superficie représentant les deux-tiers du territoire du Koweït. Il a précisé les difficultés rencontrées par les intervenants, tant étaient nombreux les types d'armements et de munitions laissés par les troupes irakiennes.

M. André Jarrot a complété son exposé en indiquant à la commission les rencontres avec des personnalités politiques, anciennement dans l'opposition, et qui, après les élections du mois d'octobre dernier, avaient pu accéder au Gouvernement. Il a insisté sur la menace permanente d'une reprise de la guerre ressentie par les Koweïtiens.

Evoquant la mission des "bérets bleus" de l'O.N.U. affectés à la surveillance de la frontière avec l'Irak, M. André Jarrot a insisté sur les difficultés qu'ils avaient à exercer un rôle véritablement efficace.

Il a précisé que les problèmes liés à la définition de cette frontière seraient à l'origine, pendant longtemps encore, d'une tension permanente dans la région.

Enfin, **M. André Jarrot** a évoqué le sort des déportés et prisonniers koweïtiens disparus depuis le mois d'août 1990 et dont les familles étaient encore sans nouvelles.

Répondant à **M. Michel d'Aillières, président**, **M. André Jarrot** a fait valoir l'intérêt porté par les industriels koweïtiens à une coopération accrue avec la France.

La commission a ensuite entendu le compte rendu, présenté par **MM. Jacques Golliet et Roland Bernard**, de la mission qu'ils ont effectuée en Croatie du 14 au 18 décembre 1992.

M. Jacques Golliet a d'abord évoqué les conditions d'emploi des forces de protection des Nations-Unies (FORPRONU) à Zagreb et en Krajina. S'agissant du bataillon de soutien logistique de Zagreb-Pleso qui assure le convoi hebdomadaire de ravitaillement à destination de Sarajevo, il s'est notamment inquiété de l'insuffisante protection de ce convoi et des secours qui pourraient, le cas échéant, lui être apportés. S'agissant du bataillon français basé à Gracac, mis en place en avril 1992 dans la partie sud de la Krajina, **M. Jacques Golliet** a précisé qu'il comporte un millier d'hommes chargés du contrôle, à l'est, jusqu'à la frontière bosniaque et, à l'ouest, jusqu'à l'aérodrome de Zadar.

Après avoir rappelé les origines de la proclamation de la "région autonome serbe de Krajina", pouvoir de fait non reconnu par la communauté internationale et en contradiction avec les résolutions des Nations-Unies, **M. Jacques Golliet** a examiné les conditions d'application très décevantes du plan élaboré par **M. Cyrus Vance** en décembre 1991 pour ce qui concerne le secteur de Gracac. Il a estimé que le contingent français, malgré une activité inlassable et un dévouement total, n'était pas en mesure d'atteindre les objectifs du plan Vance et ne disposait pas, si la situation venait à s'aggraver, des moyens de se défendre efficacement. Déplorant cette vulnérabilité et cette impuissance, **M. Jacques Golliet** s'est interrogé sur l'utilisation des forces des Nations-Unies et

sur les conditions d'engagement des forces françaises dans un tel contexte. Il a estimé nécessaire, si la mission de la FORPRONU était prolongée, que soit redéfinie la mission de ces forces et que leur soit donné le minimum de moyens nécessaires pour remplir cette mission et assurer au moins leur propre sécurité. Il a souligné l'importance du problème posé par le pouvoir de fait instauré en Krajina et estimé que cette question se reposerait tôt ou tard.

Rendant ensuite compte des entretiens de la délégation sénatoriale avec les principaux responsables politiques croates ainsi qu'avec les personnalités de l'opposition, **M. Jacques Golliet** a particulièrement souligné : la mise en accusation du Gouvernement serbe de Belgrade, appuyée sur de nombreux faits ; les critiques relatives à l'impuissance de l'O.N.U. et aux ambiguïtés de la politique française ; et l'inquiétude des responsables croates à l'égard de l'évolution de la situation en Bosnie-Herzégovine.

M. Jacques Golliet a ensuite abordé la question des personnes déplacées ou réfugiées en Croatie, rendant compte de la visite effectuée par la délégation au camp de Resnik ainsi que de ses entretiens avec les responsables locaux du Haut commissariat aux réfugiés (H.C.R.). Il a rappelé que, depuis le début des hostilités, les Etats de l'ex-Yougoslavie comptent plus de deux millions de personnes déplacées (à l'intérieur de leur pays) ou réfugiées (à l'étranger) : 618.000 en Croatie, 433.000 en Serbie et 810.000 en Bosnie-Herzégovine, ces chiffres ne comprenant au demeurant que les personnes enregistrées. Par ailleurs, 600.000 personnes ont quitté les Etats de l'ex-Yougoslavie pour d'autres pays.

M. Jacques Golliet a enfin évoqué les divers contacts de la délégation avec les milieux économiques et culturels de Zagreb, soulignant notamment : la nécessité d'un effort important pour permettre une meilleure diffusion de la langue française en Croatie, la situation économique extrêmement difficile qui prévaut aujourd'hui

dans ce pays, et les difficultés des relations commerciales bilatérales.

Il a conclu en estimant que la plupart des constatations faites par la délégation en Croatie s'appliquaient également à la situation en Bosnie-Herzégovine, en particulier quant à l'impuissance des forces des Nations-Unies, ainsi que l'avait tragiquement illustré l'assassinat du vice-premier ministre bosniaque.

M. Roland Bernard, après avoir confirmé qu'il adhérerait au compte rendu de mission présenté par **M. Jacques Golliet**, a également souligné la situation très inconfortable dans laquelle se trouvaient les forces des Nations-Unies et s'est interrogé sur les conséquences de la date choisie pour la reconnaissance internationale de la Bosnie-Herzégovine.

MM. Jacques Golliet et Roland Bernard ont ensuite répondu aux questions de **M. Michel d'Aillières**, président, sur l'attitude de la population serbe de Krajina à l'égard des forces des Nations-Unies, de **Mme Monique Ben Guiga** sur le régime politique croate, de **M. André Jarrot** sur l'inefficacité de l'embargo décrété à l'égard de l'ex-Yougoslavie, et de **M. Christian de la Malène** sur le processus de mise en oeuvre des décisions du Conseil de sécurité au sein de l'Organisation des Nations-Unies.

La commission a ensuite entendu **M. Pierre Joxe**, ministre de la défense sur la participation des forces françaises aux opérations extérieures.

M. Pierre Joxe a tout d'abord rappelé qu'en 1992 la France était passée, en une année, du 14^{ème} au 1^{er} rang des contributeurs militaires au sein des forces des Nations-Unies : 2.500 hommes étaient ainsi présents en Somalie, 1.500 au Cambodge et près de 5.000 dans l'ex-Yougoslavie. C'est un total de 65.000 militaires français qui servent actuellement en dehors de l'hexagone : 10.000 hommes dans le cadre des opérations des Nations-Unies, 25.000 en Allemagne, 22.000 au sein des forces de souveraineté dans les départements et territoires d'outre-mer, et 8.000

militaires présents en Afrique. Les forces participant aux opérations des Nations-Unies, constituées en unités complètes, exercent des missions, notamment logistiques et humanitaires, dans le cadre d'un partenariat inédit, avec des troupes de nombreux autres pays. Le ministre a précisé que la présence de Français au sein des instances militaires dirigeantes de l'O.N.U. était progressivement en train de se développer.

Evoquant les trois principales implantations des forces françaises au service de l'O.N.U. dans le monde, le ministre a décrit dans un premier temps la situation en Croatie et en Bosnie.

Les troupes françaises, a rappelé **M. Pierre Joxe**, y sont investies de quatre missions principales : la logistique pour l'ensemble de la FORPRONU, l'interposition en Krajina, l'escorte humanitaire de Bihac et le désenclavement de Sarajevo. Dans l'éventualité d'une suite favorable de la conférence de Genève, il s'agira pour les forces des Nations-Unies de participer à la mise en oeuvre du règlement approuvé par toutes les parties. Dans l'hypothèse où la conférence n'aboutirait pas, il faudrait se préparer à un risque d'aggravation de la situation, à la mise en oeuvre éventuelle du contrôle de l'interdiction de l'espace aérien et aux opérations nécessaires de regroupement ou de renforcement du dispositif actuel.

S'agissant de la Somalie, le ministre a rappelé que la France rassemblait la deuxième force en effectifs, chargée du rétablissement des circuits de distribution et de la sécurité avant l'ouverture de la seconde phase, encore incertaine, de cette opération. Le ministre a souligné l'intérêt que représenterait une participation allemande à cette deuxième phase dont la France ne serait elle-même pas absente.

Evoquant enfin la situation au Cambodge, **M. Pierre Joxe** a indiqué que des incidents s'étaient multipliés depuis plusieurs semaines. Ainsi l'APRONUC (Autorité provisoire des Nations-Unies au Cambodge) avait-elle décidé d'interrompre le processus de démobilisation pour

concentrer ses efforts sur la préparation des élections générales prévues pour mai 1993. On se trouvait ainsi en présence d'une population non totalement désarmée, sur un pays où certaines zones échappaient totalement au contrôle de l'APRONUC.

Résumant les caractéristiques communes à ces opérations pour les troupes françaises -formation en unités constituées, intégration dans un dispositif international, importance des missions, incertitude quant à leur durée-, M. Pierre Joxe a indiqué la nécessité d'opérer les choix nécessaires, sachant toutefois que la France, bien que très sollicitée, ne se situait pas encore au maximum de ses capacités.

M. Pierre Joxe a ensuite indiqué à la commission les conditions dans lesquelles sept appareils français -six Mirage 2000 RDI et un ravitailleur- avaient participé le 13 janvier 1993, aux côtés des forces américaines et britanniques, au raid aérien contre cinq objectifs militaires -missiles sol-air et centres d'opérations ou de radars- au sud de l'Irak.

Puis le ministre de la défense a répondu aux interrogations de :

- **M. Michel d'Aillières, président**, sur les conditions d'emploi et les capacités de riposte des forces françaises engagées sous la bannière de l'O.N.U. ; à cet égard, le ministre a précisé que les règles d'ouverture du feu relevaient de la légitime défense ; il a également fait observer que la présence de véhicules de l'avant blindé (VAB) sur le territoire de l'ex-Yougoslavie avait, malgré les réticences suscitées initialement par l'initiative française, considérablement amélioré la sécurité de nos forces. M. Pierre Joxe a également évoqué les difficultés relatives à la protection des convois à destination de Sarajevo, malgré la limitation de ces convois à un maximum de 50 camions.

- **M. Jacques Golliet**, sur le moral des forces françaises engagées dans l'ex-Yougoslavie, sur la place de la France

dans les instances décisionnelles de l'O.N.U., sur les moyens d'intervention et de secours éventuels, sur l'inadaptation de l'armement mis à la disposition des unités de l'O.N.U., prenant acte du souci, exprimé par le ministre, de renforcer l'équipement des troupes françaises, et sur les mesures qui auraient pu être envisagées à la suite de l'assassinat du vice-premier ministre bosniaque ; à cet égard, **M. Pierre Joxe** a souligné les conditions d'improvisation dans lesquelles avait été décidé le transfert de cette personnalité.

- **M. Jean Garcia**, sur l'engagement des forces françaises dans l'ex-Yougoslavie : le ministre de la défense a, sur ce point, rappelé que la France avait été à l'origine de l'envoi de forces d'interposition dans l'ex-Yougoslavie ; il a regretté que la proposition française, formulée dès le mois de juin 1991, n'ait pas alors été suivie d'effet ; il a souligné qu'il convenait aujourd'hui d'éviter une extension du conflit, notamment au Kosovo et en Macédoine.

- **M. Marc Lauriol**, sur les effectifs militaires engagés par la France en dehors de l'hexagone, sur les responsabilités susceptibles d'être mises en cause du fait de l'assassinat du vice-premier ministre bosniaque, sur les raisons du recours à des navires battant le pavillon chypriote en vue du transport des troupes françaises de Djibouti à Mogadiscio, et sur l'information du Parlement sur les interventions militaires extérieures. Le ministre de la défense, après avoir rappelé les conditions exactes de l'assassinat de M. Turajlic, a rendu hommage à l'action et au courage du colonel Sartre. S'agissant du recours à l'affrètement de navires pour le transport de nos troupes, le ministre de la défense a estimé que les navires sélectionnés répondaient à des critères de fiabilité définies de manière très stricte.

- **M. Christian de la Malène**, sur la contradiction existant, selon lui, entre la nécessité du recours à l'O.N.U. et l'incapacité de celle-ci à gérer des opérations militaires internationales d'envergure, et sur la dilution apparente des responsabilités entre les différents organes de décision

de l'O.N.U. **M. Pierre Joxe** a, à cet égard, estimé que l'organisation des Nations-Unies s'efforçait de s'adapter au nouveau contexte international issu de l'après-guerre froide et rappelé les responsabilités considérables désormais assumées par la France.

- **M. Jean Simonin**, sur les difficultés rencontrées par le service de santé, dont le ministre de la défense a rappelé qu'elles concernaient essentiellement la métropole, en raison de la priorité absolue dont faisaient l'objet les interventions extérieures.

**COMMISSION D'ENQUÊTE CHARGÉE
D'EXAMINER L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION
FINANCIÈRE DE LA S.N.C.F., LES CONDITIONS
DANS LESQUELLES CETTE SOCIÉTÉ REMPLIT
SES MISSIONS DE SERVICE PUBLIC, LES
RELATIONS QU'ELLE ENTRETIENT AVEC LES
COLLECTIVITÉS LOCALES ET SON RÔLE EN
MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Mercredi 6 janvier 1993 - Présidence de M. Jean Clouet, président d'âge - La commission d'enquête a procédé à la nomination de son bureau qui est ainsi constitué :

Président : M. Hubert Haenel,

Vice-présidents : MM. Jacques Bellanger, Jean Clouet, Georges Berchet, Jacques Chaumont,

Secrétaires : MM. Félix Leyzour, Paul Raoult,

Rapporteur : M. Claude Belot.

Mercredi 13 janvier 1993 - Présidence de M. Hubert Haenel, président, puis de M. Jean Clouet, vice-président - Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la commission a d'abord délibéré sur les conditions de publicité de ses auditions et décidé que celle-ci serait assurée par une publication au bulletin des commissions, dans les mêmes conditions que les commissions permanentes.

La commission a ensuite procédé à l'audition de **M. Gilbert Carrère**, conseiller maître à la cour des comptes en service extraordinaire et auteur du rapport «Transports destination 2002». **M. Hubert Haenel, président**, a demandé à **M. Gilbert Carrère** son appréciation sur la place du transport ferroviaire en France, sur le désengagement de la S.N.C.F. dans les zones rurales, la desserte par autocars des gares T.G.V. et la modulation des tarifs ferroviaires. Il l'a également

interrogé sur l'établissement de règles de calcul des coûts et de rentabilité pour les différents modes de transport, sur les projets de «T.G.V. fret» et d'«autoroute ferroviaire». Il a souhaité que M. Gilbert Carrère explicite certaines propositions contenues dans son rapport, telles que l'adoption par les collectivités locales de «schémas multimodaux régionaux» de transport, le transfert au profit des régions de crédits d'Etat affectés aux services régionaux de la S.N.C.F., le relèvement des tarifs ferroviaires en Ile-de-France ainsi que le recours à un financement privé de certaines infrastructures.

M. Hubert Haenel, président, a enfin interrogé M. Gilbert Carrère sur la nature des principales observations recueillies à l'occasion de la consultation nationale qui avait précédé la rédaction de son rapport.

En réponse, M. Gilbert Carrère a tout d'abord rappelé que la mission qui lui avait été confiée était sans précédent récent du point de vue de ses méthodes, à l'exception du travail engagé préalablement à la réforme des Postes et Télécommunications. Il s'agissait en effet d'organiser un débat national devant conduire à une appréciation de la manière dont les différents acteurs et l'opinion française concevaient les problèmes de transport et de la nature des doléances exprimées. Les conclusions de ce débat devaient être recensées dans un rapport principalement axé sur l'analyse des critiques et des propositions ainsi formulées.

Ce débat, décidé de manière empirique, s'est déroulé parallèlement à d'autres travaux concernant le secteur des transports engagés notamment par le Commissariat général au Plan, la Cour des Comptes et la Commission des Communautés européennes.

Les temps forts de cette première phase, qui a duré huit mois, ont consisté en l'organisation de débats et la parution d'articles de presse à la suite d'un accord de partenariat conclu avec treize quotidiens régionaux. M. Gilbert Carrère a souligné que, s'il était aisé de recueillir les propos des acteurs du monde organisé des

transports, il avait rencontré des difficultés pour recueillir le point de vue des usagers dont la représentation laisse à désirer. Il a porté une appréciation générale favorable sur ce débat national, rendu nécessaire par le caractère sensible d'un sujet se prêtant mal, selon lui, à une réforme engagée sans consultation.

Après avoir déploré que la vision française du transport se réfère trop généralement à des schémas unimodaux, M. Gilbert Carrère a dressé le tableau des relations entretenues par l'Etat et la S.N.C.F. Il a exprimé le regret que les structures ministérielles actuelles ne permettent ni les discussions, ni les arbitrages qui pourraient conduire à la prise de décisions opportunes, et souhaité la création d'un ministère qui associerait les administrations des transports et de la mer, et celle d'un secrétariat général. Selon lui en effet, le terme de «tutelle» qui devrait caractériser le rapport de l'Etat à la S.N.C.F. ne dépeint pas aujourd'hui fidèlement la réalité.

M. Gilbert Carrère a rappelé que la S.N.C.F. se préparait actuellement à négocier avec l'Etat un nouveau contrat de plan ; il a estimé que celui-ci ne pourrait être organisé autour d'une ligne directrice similaire à celle qui caractérisait les contrats précédents -à savoir le retour à l'équilibre financier- s'il ne prenait pas en compte le problème de la sous-capitalisation de l'entreprise et la nécessité d'une clarification des missions de service public qui lui sont assignées.

Il a, ensuite, affirmé que l'on ne pouvait plus désormais parler du «rail» comme d'un ensemble homogène ; en effet, l'opinion publique et les cheminots ressentent aujourd'hui qu'au-delà du sigle S.N.C.F., des trains tels que le T.G.V. et les trains express régionaux ne recouvrent pas la même réalité.

Analysant ensuite les relations de la S.N.C.F. et des collectivités locales, M. Gilbert Carrère a souligné que l'entreprise nationale en avait souvent pris l'initiative, et qu'elles s'établissaient malheureusement, indépendamment des négociations relatives aux contrats

de Plan entre la région et l'Etat, le représentant de celui-ci dans la région n'étant pas toujours bien informé des contacts directs qui se nouent entre les responsables de la S.N.C.F. et les élus régionaux. Ce mode de relation, qui encourage par surcroît une vision unimodale du transport, a conduit à des malentendus.

Il serait donc préférable - a estimé **M. Gilbert Carrère**- de confier aux régions la coordination des transports régionaux de voyageurs, assurée grâce à l'élaboration de schémas multimodaux. Les contrats conclus séparément entre la S.N.C.F. et les régions pourraient disparaître ; un chapitre consacré au transport, et plus particulièrement au transport combiné, serait inclus dans les contrats de plan Etat-régions. Une telle évolution correspondrait par surcroît aux orientations retenues par la Communauté économique européenne, qui souhaite une appréhension multimodale des problèmes du transport (rail/route/voie d'eau/plates-formes aériennes de fret).

M. Gilbert Carrère a en outre regretté que les collectivités locales qui ne bénéficient pas d'une desserte directe par T.G.V. considèrent qu'elles n'ont plus de perspectives d'avenir ; il serait à cet égard souhaitable de faciliter les accès autoroutiers à partir des arrêts de trains à grande vitesse, et de développer le transport par rail ou autobus en direction de ces arrêts.

Enfin, après avoir évoqué le fret à grande vitesse, grâce auquel la S.N.C.F. veut reconquérir des parts de marché perdus du fait d'une vision unimodale du fret, **M. Gilbert Carrère** a examiné la perspective d'une séparation des infrastructures et de la gestion envisagée par la Communauté européenne.

En réponse à **M. Jacques Bellanger**, qui lui demandait les causes des disparités de coût entre le rail et la route, et à **M. Maurice Blin** qui souhaitait connaître son point de vue sur les autoroutes ferroviaires, **M. Gilbert Carrère** a affirmé que le transport routier était en règle générale sous-tarifé, à cause notamment

d'un respect insuffisant des règles de droit social et des privilèges dont bénéficie ce mode de transport par rapport au rail. Ainsi, la S.N.C.F. contribue plus à l'entretien du rail et des infrastructures ferroviaires que les entreprises de transport routier à celui des routes. Il a souhaité qu'une autorité indépendante soit chargée d'évaluer les coûts réels des différents modes de transport.

A **M. Claude Belot, rapporteur**, qui s'interrogeait sur l'état de la réflexion sur les tarifs des transports en région parisienne, **M. Gilbert Carrère** a répondu qu'une enquête effectuée auprès de 36.000 usagers avait montré qu'ils étaient prêts à accepter des tarifs plus élevés en échange d'un meilleur service. Il a préconisé pour la région Ile-de-France un statut dérogatoire qui lui confie une compétence de droit commun en matière de transports en commun.

À la demande de **M. Philippe Marini**, **M. Gilbert Carrère** a ensuite indiqué aux membres de la commission d'enquête que le montant des contributions étatiques actuellement versées à la S.N.C.F. et qui pourrait être réorienté vers les régions était de 3,7 milliards de francs. Il a admis que si son rapport avait établi ses propositions sur cette base, cette somme ne serait pas suffisante au regard de la « désertification » de certaines zones.

A **M. Georges Berchet**, qui souhaitait qu'un « quota » réservé à la circulation de trains non rentables soit institué au sein des contributions étatiques à la S.N.C.F., **M. Gilbert Carrère** a indiqué qu'il convenait également de réfléchir à une adaptation technique de la capacité des trains.

Répondant à une question de **M. Jacques Bellanger**, il a ensuite évoqué la question de la « culture cheminote », que d'aucuns considèrent comme trop prégnante et tentent d'affaiblir en focalisant l'attention et les références sur la notion de « groupe S.N.C.F. » incluant les filiales de l'entreprise nationale. **M. Gilbert Carrère** a, à cette occasion, souligné le risque d'affaiblissement de la concurrence entre les différents modes de transport que

comportaient les transferts de personnels et d'activités de la S.N.C.F. en direction de ses filiales.

M. Gilbert Carrère a, enfin, indiqué à **M. Claude Belot, rapporteur**, qui s'inquiétait des moyens que pourrait se donner l'Etat pour renforcer l'exercice de sa tutelle, qu'il ne voyait pas se dessiner d'évolution positive en ce sens.

Présidence de M. Jacques Chaumont, puis de M. Jacques Bellanger, vice-présidents. Au cours d'une seconde séance tenue dans l'après-midi, la commission a procédé à l'audition de **M. Jean Bamas, président de l'Association des voyageurs et usagers des chemins de fer.**

M. Jean Bamas a tout d'abord indiqué que l'Association des voyageurs et usagers des chemins de fer, constituée en octobre 1988, était une association locale et indépendante de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (F.N.A.U.T.). Il a précisé que cette association avait eu pour vocation initiale, dans la perspective de l'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris-Le Mans, d'attirer l'attention de la S.N.C.F. sur la situation particulière des 300 usagers qui, domiciliés au Mans, prenaient à l'époque quotidiennement le train pour aller travailler à Paris.

En effet, la notable diminution de la durée du trajet résultant de la mise en service du T.G.V. entre Paris et Le Mans (soit 55 minutes pour 210 kilomètres, contre une heure quarante minutes par trains express classiques) s'était accompagnée d'une augmentation significative du montant de l'abonnement mensuel (soit 2.500 francs en seconde classe contre 1.000 à 1.050 francs antérieurement). Bénéficiant du soutien de la population locale et des élus locaux, et après diverses actions spectaculaires (blocages de voies), l'Association des voyageurs et usagers des chemins de fer a donc finalement

obtenu certains aménagements au profit des abonnés, à savoir :

- d'une part, un tarif préférentiel pour l'abonnement mensuel (fixé actuellement à 1.900 francs) ;

- d'autre part, un assouplissement des modalités de réservation leur permettant de prendre, sans formalités supplémentaires, un train avant ou un train après celui normalement prévu dans le cadre de leur réservation obligatoire.

M. Jean Bamas a toutefois indiqué que ces facilités étaient exclusivement réservées aux usagers voyageant en seconde classe et qui étaient déjà titulaires d'un abonnement mensuel avant l'ouverture de la ligne à grande vitesse Paris-Le Mans, soit aujourd'hui une centaine de personnes sur les 500 effectuant quotidiennement le voyage sur cette ligne.

M. Jacques Chaumont, vice-président, s'est interrogé, d'une part, sur le respect des engagements pris par la S.N.C.F. en matière d'information, de sécurité, de confort et de ponctualité dans le cadre de sa charte de qualité publiée en 1988 et, d'autre part, sur la nature des relations existant entre la S.N.C.F. et les associations d'usagers. Il a par ailleurs demandé l'appréciation de l'Association des voyageurs et usagers des chemins de fer sur le nouveau système de réservation mis en oeuvre par la S.N.C.F. (système «SOCRATE»). Enfin, il a souligné l'importance d'une harmonisation entre les horaires du T.G.V. et ceux des lignes locales convergeant vers Le Mans.

M. Jacques Bellanger s'est principalement interrogé sur la nature et la composition de la population d'usagers prenant quotidiennement le T.G.V. pour aller travailler à Paris.

M. Maurice Blin a estimé que, dans ce cas précis, le réseau à grande vitesse pouvait être assimilé à un réseau express régional d'un type particulier drainant, au profit du centre de l'Île-de-France, une main d'oeuvre domiciliée

dans sa lointaine périphérie. Il s'est inquiété des conséquences d'un tel état de fait qui, s'il devait se développer, ne ferait qu'aggraver les déséquilibres géographiques -déjà importants- du marché de l'emploi. Par ailleurs, il a souligné la dégradation des liaisons ferroviaires classiques que paraît irrémédiablement entraîner l'ouverture, sur un même trajet, d'une ligne concurrente à grande vitesse.

M. Claude Belot, rapporteur, a indiqué que la nouvelle politique tarifaire amorcée par la S.N.C.F à l'occasion de la mise en oeuvre du système de réservation «SOCRATE» lui semblait présenter des aspects positifs. Il s'est également interrogé sur la définition qu'il convenait de donner à la notion de service public dans le domaine du transport ferroviaire.

Répondant aux différents intervenants, **M. Jean Bamas** a notamment fait valoir que la situation de l'emploi imposait à de nombreux habitants du Mans de prendre chaque jour le train pour aller travailler à Paris et a estimé que la mise en oeuvre du nouveau système de réservation «SOCRATE» portait atteinte aux principes de libre accès au transport ferroviaire et d'égalité entre les usagers de la S.N.C.F., et que la prise en compte des impératifs commerciaux ne devait pas aboutir à une remise en cause des missions de service public assurées par la S.N.C.F.

La commission a ensuite procédé à l'audition d'une délégation de la **Fédération des cheminots C.F.D.T.** composée de MM. Claude DEBONS, secrétaire national de la Fédération générale des transports et de l'équipement C.F.D.T., Yves TASSERIE, secrétaire général de la Fédération des cheminots C.F.D.T., Bruno DALBERTO, secrétaire général adjoint de la Fédération des cheminots C.F.D.T. et Denis ANDLAUER, secrétaire fédéral.

Répondant à une question de **M. Claude Belot, rapporteur**, **M. Debons** a tout d'abord précisé que la Fédération des cheminots C.F.D.T., plus particulièrement implantée dans les régions de l'Est ou de l'Ouest, la région

Rhône-Alpes et la région parisienne, comptait 15.000 adhérents parmi les 196.000 agents à statut de la S.N.C.F. Cette fédération obtient environ 30 % des voix aux élections professionnelles.

S'agissant des grandes orientations stratégiques de la S.N.C.F., **M. Debons** a estimé que celles-ci devaient être appréciées au regard du contexte général du transport des marchandises, caractérisé par la concurrence et la prédominance de la route. Bénéficiant de coûts particulièrement compétitifs qui résultent, pour partie, du non-respect des réglementations techniques ou sociales, le transport routier de marchandises assure environ 75 % du trafic. Confronté par ailleurs à un incontestable problème de surcapacités, le transport routier connaît aujourd'hui une véritable guerre des prix, aboutissant à une diminution générale des tarifs et augmentant par là-même la fragilité financière des entreprises de ce secteur.

Outre ses effets pervers en matière d'environnement ou d'engorgement progressif des axes routiers, cette situation -a indiqué **M. Debons**- explique les principaux choix stratégiques de la S.N.C.F en ce qui concerne le transport des marchandises, à savoir :

- un retrait plus ou moins organisé dans le secteur du transport par wagons isolés, qui, en dehors des grands axes de circulation, paraît d'autant plus menacé que ce procédé ne peut satisfaire aux exigences de rapidité, de souplesse et de régularité liées aux nouveaux modes de production («Flux tendus», «Stocks zéro», etc...);

- la recherche de la compétitivité en ce qui concerne le transport de marchandises par trains complets ;

- l'ambition, inscrite dans le contrat de plan 1990-1994, d'un fort développement du transport combiné rail-route qui est actuellement contrariée par la sous-tarifification du transport routier et des investissements insuffisants.

M. Jacques Bellanger s'est interrogé, d'une part, sur le handicap financier résultant, pour la S.N.C.F, de la

contrainte technique des ruptures de charges et, d'autre part, sur le développement encore limité du transport par conteneurs.

M. Maurice Blin a demandé des précisions sur l'évolution de la part respective du transport de marchandises et du transport de voyageurs dans le chiffre d'affaires de la S.N.C.F. Il s'est également inquiété de la possibilité, pour la S.N.C.F., de faire face aux investissements indispensables compte tenu de son actuelle situation financière et de l'évolution préoccupante de son transport de fret.

M. Claude Belot, rapporteur, a rappelé que le transport routier et le transport aérien participaient également au financement des infrastructures, notamment par l'intermédiaire de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ou des taxes d'usage des aéroports. Il s'est, en outre, inquiété de la sous-capitalisation de la S.N.C.F. qui contraint celle-ci à recourir, dans des conditions financières particulièrement défavorables, à l'emprunt afin de faire face à un programme d'investissements ferroviaires considérable évoquant les grands travaux d'infrastructures du siècle dernier. Enfin, il s'est interrogé sur la centralisation peut-être excessive des structures internes de la S.N.C.F.

M. Emmanuel Hamel s'est inquiété des conditions actuelles de sécurité dans le transport ferroviaire.

Répondant aux différents intervenants, **M. Debons** a, notamment, indiqué que le handicap technique supporté par la S.N.C.F. au titre des ruptures de charges demeurerait difficile à apprécier en termes financiers, et que si le transport par conteneurs présentait de nombreux avantages, son développement demeurerait toutefois tributaire d'investissements adaptés et de la création, dans les grands pôles d'activité économique ou les zones de grande circulation, de vastes chantiers de transbordement rapide. Il a attribué à la forte diminution des recettes du transport de marchandises et le ralentissement du trafic voyageurs la dégradation de la situation financière de la

S.N.C.F. constatée ces dernières années et convenu que la sous-capitalisation de la S.N.C.F., observable depuis sa création, était un problème particulièrement préoccupant en période de forts investissements et de taux d'intérêt élevés.

Il a rappelé que le transport ferroviaire était l'un des modes de transport offrant les meilleures garanties de sécurité, la plupart des accidents récents étant essentiellement imputables à la saturation de certaines voies, et souhaité la poursuite -voire l'accentuation- de la politique de décentralisation des moyens et des responsabilités récemment engagée à la S.N.C.F.

Enfin, sous la présidence de M. Jacques Bellanger, vice-président, la commission a entendu une **délégation de la Fédération syndicaliste Force Ouvrière des cheminots** composée de MM. Bonnefoi, secrétaire général adjoint, et Rebesco, secrétaire fédéral chargé de la politique des transports.

En réponse à une question de M. **Claude Belot, rapporteur**, M. **Rebesco** a tout d'abord indiqué que la Fédération syndicaliste Force Ouvrière des cheminots, plus particulièrement implantée dans le sud de la France et en région parisienne, comptait 7.500 adhérents parmi les 196.000 agents à statut de la S.N.C.F. Cette fédération obtient 8 % des voix aux élections professionnelles.

S'agissant des grandes orientations stratégiques de la S.N.C.F., M. **Rebesco** a regretté que l'impératif commercial paraisse aujourd'hui s'affirmer de plus en plus au détriment des missions de service public. Il a ainsi estimé que la mise en oeuvre du nouveau système de réservation (système «SOCRATE») aboutissait à une remise en cause du principe de l'égalité des citoyens dans l'accès aux transports, tel qu'il a été notamment défini dans la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982.

Interrogé par MM. **Claude Belot, rapporteur**, et **Jacques Bellanger, président**, sur les inconvénients de

la tarification kilométrique actuellement en vigueur, notamment en ce qui concerne la péréquation financière entre les lignes rentables et les lignes non rentables, **M. Rebesco** a précisé que la S.N.C.F. était en mesure de regagner des parts de marché et de redresser ses comptes sans avoir à bouleverser les règles de tarification appliquées jusqu'alors.

En ce qui concerne plus particulièrement la sécurité ferroviaire, **M. Rebesco** a répondu à **MM. Claude Belot** et **Emmanuel Hamel** que la réalisation des programmes d'investissement prévus en ce domaine par la S.N.C.F. était retardée par l'insuffisance des moyens financiers disponibles.

Evoquant ensuite l'évolution de l'organisation interne de la S.N.C.F., **M. Rebesco** a indiqué que la décentralisation récemment entreprise :

- avait, d'une part, essentiellement bénéficié aux directeurs régionaux qui disposent désormais d'une plus grande autonomie en matière de gestion ou d'achat de certaines fournitures ;

- ne devait pas, d'autre part, aboutir à une fragmentation excessive des centres de responsabilité et de décision.

Répondant enfin à une question de **M. Emmanuel Hamel** sur l'actuel état d'esprit des agents de la S.N.C.F., **M. Rebesco** a indiqué que ceux-ci étaient aujourd'hui des «spectateurs fatigués», sans vision claire de l'avenir, et démotivés par un décalage croissant entre, d'une part, les efforts fournis et, d'autre part, une amélioration jugée insuffisante des perspectives de carrière, des conditions de travail ou des rémunérations.

Mercredi 20 janvier 1993 - Présidence de M. Jacques Bellanger, vice-président - Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la commission a procédé à l'audition de **MM. Lacourarie, président du Syndicat national du personnel d'encadrement des**

chemins de fer et des activités connexes, Pallac et Broquin, respectivement secrétaire général et secrétaire national de ce même syndicat.

En réponse aux questions de **M. Claude Belot, rapporteur, M. Lacourarie** a indiqué aux membres de la commission que son syndicat, rattaché à la Confédération générale des cadres, comptait à ce jour 800 adhérents et avait obtenu 1,5 à 2 % des voix à l'occasion des élections professionnelles ; il s'est opposé aux orientations stratégiques de la S.N.C.F. telles qu'elles découlent du contrat de Plan, et notamment à la politique de l'entreprise en matière de fret, qui va dans le sens d'un désengagement constant. **M. Broquin** a confirmé que la "fercamisation" avait entraîné des pertes de marché pour la S.N.C.F., ses clients préférant souvent à cette solution mixte l'utilisation du transport routier pour couvrir l'intégralité de la distance parcourue ; un millier d'emplois environ ont été supprimés en conséquence de cette politique.

Répondant à **M. Marcel Lesbros**, qui a souligné que la S.N.C.F. supprimait souvent des dessertes de fret à la suite d'une délocalisation d'entreprise et ne donnait donc pas aux élus locaux les moyens de rechercher l'implantation de nouvelles activités, **M. Lacourarie** s'est interrogé sur la nécessité de redéfinir la notion de service public. En effet, le contrat de Plan circonscrit cette mission au transport des voyageurs, voire même à la fraction captive de ce marché ; il serait souhaitable d'élargir cette définition au fret, et de prendre en considération le fait que d'autres modes de transport sont plus coûteux et polluants que le rail.

A **M. Jacques Bellanger, président**, qui lui demandait de préciser les conditions d'appréciation de la rentabilité du transport par chemin de fer, **M. Lacourarie** a répondu que l'entreprise savait estimer ses coûts et ses recettes, et n'éprouvait aucune difficulté à en déduire la rentabilité d'une ligne ; mais il a regretté qu'elle ne mette pas tout en oeuvre pour rétablir cette rentabilité

lorsqu'elle est insuffisante, pratiquant même parfois des fermetures délibérées de lignes de chemin de fer.

A la demande de **M. Claude Belot, rapporteur, M. Lacourarie** a indiqué que la S.N.C.F. décidait seule de ces fermetures, mais qu'elle le faisait en fonction des orientations souhaitées par l'Etat dans le contrat de Plan.

Après l'intervention de **M. Jean Bernard**, qui a souligné que les élus n'obtenaient parfois de la S.N.C.F. qu'au prix d'une grande détermination des sursis à statuer sur certaines questions essentielles dont dépendait la situation économique, **M. Claude Belot, rapporteur**, a interrogé les représentants du Syndicat national du personnel d'encadrement sur la sécurité du transport par chemin de fer ; **M. Lacourarie** a reconnu le bien fondé du programme d'action engagée depuis 1989 pour développer les automatismes et les systèmes d'exploitation des installations fixes. Il a cependant regretté que des contraintes techniques et financières aient conduit à étaler sur plusieurs années la mise en oeuvre de sa progression.

En réponse à **M. Claude Belot, rapporteur, M. Lacourarie** a également porté un jugement favorable sur l'évolution de la politique de formation conduite par la S.N.C.F., mais a déploré le retard pris pour améliorer les conditions de travail qui constitue une des causes de la démotivation des personnels. Ceux-ci sont par ailleurs inquiets pour l'avenir de l'unité de l'entreprise, en raison notamment de la prégnance de la contrainte européenne.

M. Claude Belot, rapporteur, a ensuite interrogé les représentants du syndicat sur la mise en oeuvre de la politique de décentralisation des pouvoirs au sein de la S.N.C.F. **M. Lacourarie** juge l'évolution actuelle très positive, mais il souhaite que la cohésion de l'entreprise soit maintenue.

En réponse à **M. Jacques Bellanger, président**, qui soulignait les réponses parfois incongrues formulées par des responsables de gares à des interrogations d'usagers

concernant par exemple les causes de retard d'un train, **M. Lacourarie** a précisé qu'il existait un réel débat avec la direction de la S.N.C.F. sur la qualité du service, qui a pu être mise à mal par de trop nombreuses suppressions d'emplois. Il a cependant reconnu que de tels incidents pouvaient également résulter d'une mauvaise organisation des services.

M. Claude Belot, rapporteur, a ensuite évoqué la difficulté rencontrée par les élus locaux pour établir un véritable dialogue avec les responsables de la S.N.C.F., qui leur donne parfois le sentiment de se voir opposer "le fait du prince". Il s'est interrogé sur l'origine de cette difficulté, qui pourrait résider dans la culture d'entreprise des sociétés de chemin de fer, qui se sont vu reconnaître dans le passé des prérogatives importantes compte tenu de la mission qui leur était confiée. **M. Lacourarie** a alors précisé qu'une des composantes de la culture d'entreprise de la S.N.C.F. était le service public, même si l'acception de ce terme au sein de la S.N.C.F. peut parfois être un peu "totalitaire".

M. Claude Belot, rapporteur, a interrogé **M. Lacourarie** sur le nouveau système de réservation "Socrate" : celui-ci a précisé qu'il convenait de séparer les aspects techniques, sur lesquels il portait une appréciation favorable eu égard aux insuffisances du système informatique actuel de réservation, et la nouvelle définition d'une politique tarifaire qui suscite de la part de son syndicat une importante réserve dans la mesure où la S.N.C.F. semble ainsi s'éloigner de sa mission de service public.

Enfin, en réponse à **M. Marcel Bony**, qui lui demandait l'origine des différences de coût entre le transport routier et le transport par chemin de fer, **M. Lacourarie** a indiqué aux membres de la commission d'enquête que l'offre en matière de fret se caractérisait en France par sa surcapacité globale, ainsi que par l'absence de réelles conditions concurrentielles qui profite actuellement au transport routier.

La commission a ensuite procédé à l'audition d'une délégation de la Fédération des syndicats d'ingénieurs, cadres, techniciens et agents de maîtrise des chemins de fer et activités annexes (F.M.C.), composée de MM. Mallet, président, Roché, secrétaire général, et Doignies, secrétaire fédéral.

Interrogé par M. Claude Belot, rapporteur, M. Mallet a tout d'abord précisé que l'organisation syndicale qu'il représentait était une fédération autonome regroupant 15.000 adhérents. S'agissant des grandes orientations stratégiques de la S.N.C.F., il a ensuite indiqué, toujours en réponse à M. Claude Belot, rapporteur, que la F.M.C. n'avait pas signé le plan d'entreprise en raison de son désaccord avec la politique du fret menée par la S.N.C.F., politique se traduisant par un abandon du trafic diffus (par wagons isolés) au profit du trafic par trains complets et du transport combiné dont les coûts à la tonne sont largement inférieurs à ceux du trafic diffus. M. Mallet a également fait part des réserves de la F.M.C. quant à la politique de la S.N.C.F. concernant le trafic voyageurs, qui aboutit à un repli progressif sur les lignes les plus rentables.

Puis, répondant à des questions de M. Claude Belot, rapporteur, et de M. Jacques Bellanger, président, sur la rentabilité du trafic de marchandises, M. Mallet a expliqué que la politique de "fercamisation", consistant à fermer un certain nombre de gares au chargement des marchandises et à transférer pour partie le transport de ces dernières sur la route, entraînait dans un délai assez rapide des pertes de parts de marché pour la S.N.C.F., ainsi que des répercussions sur le trafic voyageurs. Il a par ailleurs évalué entre 20 et 30 % l'écart de compétitivité entre le fer et la route pour le transport de marchandises, tout en soulignant la complexité d'une telle comparaison de coûts.

Sur ce point, M. Roché a précisé que la S.N.C.F. avait modifié en 1982 ses méthodes de calcul des coûts concernant le fret afin de prendre en compte l'ensemble

des coûts relatifs aux dessertes terminales dont le potentiel de trafic est faible. Il a estimé que l'abandon de ces dessertes et le report du trafic sur les axes principaux, décidés sur la base de ces nouvelles méthodes de calcul, avaient constitué une erreur stratégique. **M. Roché** a également estimé que le développement de plate-formes multimodales aurait permis à la S.N.C.F. de préserver ses parts de marché en matière de trafic diffus, la recherche systématique d'une couverture des charges affectables conduisant à la régression de ce trafic.

M. Philippe Adnot a alors évoqué les propositions émises par des entreprises privées, tendant à la reprise du trafic fret sur certains tronçons de lignes jugées non rentables par la S.N.C.F. **M. Mallet** a, à ce sujet, précisé que la privatisation de l'exploitation de tronçons de lignes s'était limitée à quelques cas isolés et n'allait pas sans poser des problèmes de sécurité.

M. Claude Belot, rapporteur, a ensuite demandé à la délégation quelle était son appréciation sur le niveau de sécurité atteint par la S.N.C.F. A cet égard, **M. Mallet**, tout en rappelant qu'un important programme en faveur de l'amélioration de la sécurité avait été mis en place par la S.N.C.F., notamment avec le développement du contrôle de vitesse par balises, a déploré les incidences défavorables sur la sécurité de la réduction des effectifs et de la forte diminution des crédits consacrés à l'entretien du matériel et des voies. Il a constaté que cette situation ne permettait plus une maintenance satisfaisante du réseau classique et a évoqué l'image d'une "S.N.C.F. à deux vitesses".

M. Claude Belot, rapporteur, a ensuite fait part à la délégation des difficultés rencontrées par les élus locaux dans leur dialogue avec la S.N.C.F. **M. Roché** a alors reconnu que la "culture cheminote" traditionnelle était avant tout basée sur la prise en compte de facteurs techniques et a regretté que les élus locaux aient affaire à des techniciens plutôt qu'à des négociateurs.

Enfin, **M. Claude Belot, rapporteur**, a interrogé les représentants de la F.M.C. sur le nouveau système de

billetterie, baptisé "Socrate", actuellement mis en place par la S.N.C.F. MM. Mallet et Roché ont estimé que Socrate constituait un outil technique particulièrement performant, rendu nécessaire par la saturation du système de réservation actuel. En revanche, ils ont souligné que la nouvelle politique tarifaire qui accompagnait la mise en place de Socrate, basée sur une logique commerciale fonction du remplissage des trains et conçue pour une clientèle d'hommes d'affaires, risquait de remettre en cause les actuels tarifs sociaux et de faire du T.G.V. un produit particulièrement sélectif par son coût et peu adapté de ce fait à un objectif d'aménagement du territoire.

Par ailleurs, répondant à une question de **M. Jacques Bellanger, président, M. Roché** a considéré que le développement des billetteries automatiques devrait s'accompagner d'un renforcement du personnel chargé de l'accueil dans les gares.

La commission a ensuite procédé à l'**audition d'une délégation du Syndicat national des cadres supérieurs de la S.N.C.F.**, composée de **MM. Mercadier, président, Decorta et Bourda**.

Répondant à une question de **M. Claude Belot, rapporteur, M. Mercadier**, a tout d'abord précisé que le Syndicat national des cadres supérieurs de la S.N.C.F. comptait environ 700 adhérents parmi les 1.300 cadres supérieurs de la S.N.C.F. Il a par ailleurs indiqué que plus de la moitié de ces derniers travaillaient dans les services parisiens de la S.N.C.F., les autres, soit environ 40 % de l'effectif total, se répartissant principalement entre les dix-huit directions régionales.

S'agissant des grandes orientations stratégiques de la S.N.C.F., **M. Mercadier** a estimé que l'évolution récente des conditions d'activité de la S.N.C.F. justifiait une renégociation des objectifs définis dans le cadre du contrat de Plan 1990-1994. Il a indiqué que cette nouvelle négociation devait s'articuler autour de quelques réflexions prioritaires concernant, notamment,

l'établissement des conditions d'une concurrence équitable entre les différents modes de transport, la compensation financière des missions de service public imparties à la S.N.C.F. et le financement des projets de développement actuellement en cours ou à l'étude (T.G.V., fret, autoroutes ferroviaires). Il a par ailleurs souligné la nécessité d'inscrire la réflexion relative à l'avenir de la S.N.C.F. dans un cadre européen.

Interrogé par **MM. Jacques Bellanger, président, et Claude Belot, rapporteur**, sur la politique de la S.N.C.F. en matière de fret et de transports de marchandises, **M. Mercadier** a estimé que la mise en oeuvre des principales orientations stratégiques définies en ce domaine était contrariée par l'inégalité actuelle des conditions de concurrence entre les différents modes de transport. Il a ainsi indiqué que le principal handicap de la S.N.C.F. en matière de transport combiné de marchandises résidait dans la sous-évaluation des coûts et, par extension, des tarifs du transport routier. Il a par ailleurs souligné la nécessité, pour la S.N.C.F., d'aboutir rapidement à une tarification au coût réel en matière de fret.

M. Bourda a également précisé que la politique générale de la S.N.C.F. dans le secteur du transport de marchandises était essentiellement guidée par le souci d'adapter son offre commerciale à l'évolution de la demande et pouvait conduire, de ce fait, à la fermeture de certains points de desserte peu fréquentés. Il a souligné que les difficultés parfois rencontrées par la S.N.C.F. pour procéder à ces fermetures ne pouvaient qu'avoir un effet négatif sur ses comptes d'exploitation.

M. Claude Belot, rapporteur, a alors estimé que la capitalisation de la S.N.C.F., qui contraint celle-ci à recourir à l'emprunt dans des conditions financières particulièrement défavorables, constituait l'un de ses principaux handicaps structurels face à la concurrence des entreprises de transport routier.

M. Jean Clouet, a précisé à ce sujet que le problème de la capitalisation de la S.N.C.F. serait difficile à résoudre en raison, principalement, du rendement insuffisamment attractif de ses activités.

En réponse, **MM. Mercadier et Decorta** ont indiqué qu'il convenait tout d'abord de clarifier le rôle et les responsabilités de l'Etat à l'égard de la S.N.C.F. Ils ont ainsi insisté :

- d'une part, sur l'imprécision, sinon la confusion, des missions ou des objectifs assignés à la S.N.C.F. par l'Etat (rentabilité commerciale, missions de service public, aménagement du territoire) ;

- d'autre part, sur l'importance de la participation financière de l'Etat à certains investissements qui, tel le T.G.V., bénéficient à l'ensemble de la collectivité nationale.

MM. Claude Belot, rapporteur, et Jean Bernard se sont interrogés sur l'absence de dialogue fréquemment constatée entre la S.N.C.F. et les collectivités locales. Illustrant son propos d'exemples concrets, **M. Claude Belot** s'est à cet égard inquiété de la position d'infériorité des collectivités locales qui sont encore trop souvent tributaires des seules expertises ou informations communiquées par la S.N.C.F.

MM. Mercadier, Decorta et Bourda ont répondu que la S.N.C.F. éprouvait parfois des difficultés à apprécier correctement les demandes ou les priorités des collectivités locales en matière d'équipements ou de services ferroviaires. Ils ont donc estimé que la décentralisation récemment entreprise de certaines responsabilités, notamment au profit des directeurs régionaux, pourrait contribuer à améliorer le dialogue entre les collectivités locales et la S.N.C.F. Ils ont toutefois admis la nécessité, pour cette dernière, d'adapter davantage sa propre logique d'organisation et de fonctionnement à celle de ses différents partenaires.

S'agissant par ailleurs du nouveau système de réservation de la S.N.C.F. ("système Socrate"), **M. Mercadier** a indiqué que ce nouvel outil, performant sur le plan technique, avait pour seule vocation de répondre à un impératif commercial. Il a donc souhaité qu'une négociation entre l'Etat et la S.N.C.F. permette de déterminer la place impartie aux tarifs sociaux, aux missions de service public et aux nécessités de l'aménagement du territoire dans le cadre de la nouvelle politique tarifaire.

M. Philippe Adnot s'est interrogé sur la possibilité, pour des sociétés privées de fret, d'utiliser les infrastructures ferroviaires qui ne sont plus exploitées par la S.N.C.F. Dans le même ordre d'idée, **M. Jean Bernard** a cité l'exemple de la Compagnie des chemins de fer luxembourgeois qui a repris, en Lorraine, l'exploitation d'une ligne frontalière abandonnée par la S.N.C.F.

M. Claude Belot, rapporteur, a souligné l'imprécision de la définition des missions de service public de la S.N.C.F. et **M. Jacques Bellanger**, président, s'est inquiété de leur éventuelle remise en cause, notamment par la prise en compte exclusive de l'impératif de rentabilité.

Répondant aux différents intervenants, **M. Mercadier** a estimé que l'actuelle reprise de l'exploitation de certaines lignes par des opérateurs privés n'était concevable, en toute hypothèse, qu'à conditions égales de sécurité et de qualification des personnels ; il a indiqué que les missions de service public imparties à la S.N.C.F. et les modalités de leur compensation financière devaient être davantage précisées par l'Etat.

Présidence de M. Jacques Chaumont, vice-président -
Au cours d'une seconde séance tenue dans l'après-midi, la commission a procédé à l'audition de **MM. Denise et Hontang**, respectivement secrétaire général et secrétaire général adjoint de la Fédération général

autonome des agents de conduite faisant fonctions et assimilés des chemins de fer.

En réponse à **M. Claude Belot, rapporteur**, **M. Denise** a précisé que son syndicat, non affilié à une centrale syndicale, représentait environ 40 % des 18.000 conducteurs de trains, soit 3 % de l'ensemble du personnel de la S.N.C.F., et était majoritaire au comité d'entreprise. Il a émis un avis critique à l'encontre des grandes orientations stratégiques de la S.N.C.F. qui dépendent selon lui du Gouvernement, dans la mesure où les moyens accordés à l'entreprise sont à ses yeux insuffisants. Il a également regretté la faiblesse numérique des recrutements dans les chemins de fer.

Evoquant, à la demande de **M. Claude Belot, rapporteur**, les questions de sécurité, **M. Denise** a indiqué que le contrôle de vitesse par balise imposait au personnel roulant des formes de conduite beaucoup moins souples que par le passé. Il a souligné le fait que, si la détermination de la fiabilité d'un automate est aisée, il est beaucoup plus difficile d'évaluer le nombre d'accidents qui ont été évités du fait de la présence d'esprit des conducteurs. **M. Denise** a ensuite entretenu les membres de la commission des problèmes d'alcoolisme ; il a rappelé que divers éléments existait déjà pour prévenir la prise de son service par un conducteur dont le taux d'alcoolémie risquait d'être trop important, mais qu'il importait de poursuivre l'action entreprise en ce domaine.

M. Claude Belot, rapporteur, a ensuite interrogé **M. Denise** sur le recrutement et la formation des personnels ; **M. Denise** a estimé que le recrutement des conducteurs devrait être effectué au niveau du baccalauréat et que l'entrée dans la profession devrait se faire de manière graduelle.

En réponse à **M. Jacques Chaumont, président**, **M. Denise** a précisé qu'il n'existait pas beaucoup de passerelles entre le métier de conducteur et les autres catégories de personnels de la S.N.C.F., et que la qualité des conditions de travail avait parfois regressé du fait de la

décentralisation qui est une bonne chose pour les activités commerciales de la S.N.C.F. mais dont la justification est moindre en ce qui concerne la traction. M. Denise a également regretté l'introduction du droit commun du travail à la S.N.C.F.

En réponse à M. Félix Leyzour, qui lui demandait s'il existait une relation entre le poids de la masse salariale et l'aggravation de la situation financière de la S.N.C.F., M. Denise a répondu qu'il fallait également prendre en considération la productivité du travail.

La commission a ensuite procédé à l'audition d'une délégation de la Fédération C.F.T.C. des cheminots, composée de MM. Goutorbe, secrétaire général, Fontaine, secrétaire général adjoint, Cruner et Reinberger.

M. Jacques Chaumont, président, a tout d'abord demandé à la délégation quelle appréciation elle portait sur les grandes orientations stratégiques de la S.N.C.F. Après avoir rappelé que la fédération C.F.T.C. des cheminots regroupait 4.000 adhérents, M. Goutorbe s'est déclaré opposé à la politique du "tout T.G.V." qui conduit la S.N.C.F. à négliger le réseau classique. Il a notamment déploré les incidences défavorables sur la sécurité, de la diminution des effectifs et de l'insuffisance des crédits consacrés à l'entretien du matériel roulant et des voies, qui a, notamment entraîné un espacement croissant des visites de contrôle. M. Goutorbe a également regretté que les mesures nécessaires à l'amélioration de la sécurité ne soient décidées qu'à la suite de la survenance d'accidents graves et a dénoncé la prise de "risques calculés" par la S.N.C.F.

M. Jacques Chaumont, président, a ensuite interrogé la délégation sur la politique de recrutement et de formation menée par la S.N.C.F., sur les conditions de travail et de déroulement de carrière ainsi que sur la motivation des personnels.

S'agissant des recrutements, **M. Goutorbe** les a jugés insuffisants et a souligné que les effectifs avaient aujourd'hui atteint un minimum, la S.N.C.F. ayant cherché à rééquilibrer ses comptes grâce à une politique de réduction systématique des effectifs.

En ce qui concerne la formation des agents de conduite, **M. Goutorbe** a estimé, avec l'approbation de **M. Gruner**, que son volet pratique était insuffisant et le recours au simulateur, excessivement développé, compte tenu du rôle important joué par l'expérience dans l'exercice du métier d'agent de conduite.

Les représentants de la délégation ont par ailleurs estimé que les conditions de travail tendaient à se dégrader et que les perspectives de carrière étaient beaucoup moins ouvertes qu'autrefois, le déroulement de carrière se bornant en fait à un pur et simple "déroulement de salaire".

M. Fontaine a souligné la démotivation actuelle des personnels tandis que **M. Goutorbe** regrettait que la tradition et la "culture cheminote" tendent à disparaître du fait d'un recrutement de plus en plus technicien.

M. Jacques Chaumont, président, a par ailleurs souhaité connaître l'opinion de la délégation sur le nouveau système de billetterie baptisé "Socrate".

M. Goutorbe a répondu que la mise en place quelque peu prématurée de cet instrument technique performant, mais imparfaitement adapté aux besoins de la S.N.C.F., suscitait certains mécontentements parmi les cheminots et les usagers.

M. Reinberger a, en particulier, précisé que la mise en place de "Socrate" risquait d'entraîner la fermeture de nombreuses petites gares : les nouveaux distributeurs de billets, en raison de leur coût, ne pourront être installés que dans les gares ayant un chiffre d'affaires "grandes lignes" suffisamment important. Il a également estimé que la formation à la manipulation de ces nouveaux appareils, avait été tout à fait insuffisante. D'une manière

plus générale, il a souligné les effets pervers de la mise en oeuvre du principe de la gestion par activité, qui interdit désormais à un même agent de cumuler plusieurs fonctions différentes (mission de sécurité et vente de billets, par exemple) et aboutit à la fermeture des petites gares.

En réponse à une question de **M. Félix Leyzour** au sujet de la réduction du trafic voyageurs enregistrée dans un certain nombre de zones rurales, **M. Goutorbe** a dénoncé l'abandon, selon lui délibéré, du réseau classique, par la S.N.C.F., une mauvaise organisation des correspondances et des horaires entraînant évidemment une baisse du trafic qui sert alors de justification à la suppression des dessertes correspondantes. Il a également estimé que la vétusté de certaines installations, consécutive à l'absence d'entretien, conduirait nécessairement à la fermeture de lignes dont le coût de modernisation s'avérait désormais prohibitif.

M. Jacques Chaumont, président, a ensuite demandé à la délégation si l'organisation de la S.N.C.F. lui semblait excessivement centralisée. **M. Goutorbe** a, à cet égard, considéré que la centralisation restait forte et que les mesures de décentralisation mises en place ne s'étaient pas révélées particulièrement efficaces jusqu'à présent.

Toujours en réponse à **M. Jacques Chaumont, président**, **M. Goutorbe** a, par ailleurs, constaté que les conditions de concurrence entre les différents modes de transport n'étaient pas équitables et a jugé positives les principales orientations du rapport Carrère. Il a également souligné la nécessité d'une définition claire par les pouvoirs publics des missions de service public qui doivent être assurées par la S.N.C.F.

MM. Jacques Chaumont, président, et Claude Belot, rapporteur, ayant évoqué l'absence de concertation entre la S.N.C.F. et les collectivités locales, **MM. Goutorbe et Fontaine** ont déclaré que, de même, il n'existait pas de véritable concertation entre la S.N.C.F. et les organisations syndicales, celles-ci étant toutes, certes,

systématiquement consultées, mais sans qu'il soit donné suite à leurs propositions.

M. Félix Leyzour a, pour sa part, déploré que les régions ne disposent pas des moyens techniques leur permettant de vérifier la comptabilisation effectuée par la S.N.C.F. dans le cadre du conventionnement.

M. Goutorbe a également regretté qu'il n'existe pas de climat de confiance entre la S.N.C.F. et ses partenaires. Il a, par ailleurs, confirmé à **M. Félix Leyzour** la place de premier transporteur routier français qu'occupe la S.N.C.F., et le caractère paradoxal de cette situation.

Enfin, **M. Claude Belot, rapporteur**, a interrogé **M. Goutorbe** sur la définition qu'il donnait à la notion de service public s'agissant de la S.N.C.F.

M. Goutorbe a alors répondu que selon lui, tout Français devrait avoir accès à un mode de transport pour se déplacer entre deux points du territoire et qu'il appartenait aux pouvoirs publics d'assurer des conditions de concurrence équitables entre les différents moyens de transport.

Enfin, la commission a procédé à l'audition d'une **délégation de la Fédération nationale des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer (C.G.T.)** composée de **MM. Thibault, secrétaire général adjoint, et Lahouse, secrétaire fédéral.**

Répondant à une question de **M. Jacques Chaumont, président**, **M. Thibault** a tout d'abord précisé que la Fédération nationale des travailleurs, cadres et techniciens des chemins de fer (C.G.T.) obtenait environ 43 % des voix aux élections professionnelles.

M. Thibault a ensuite présenté l'appréciation portée par cette fédération sur, d'une part, les objectifs et le champ d'investigation de la commission d'enquête du Sénat et, d'autre part, la situation générale de la S.N.C.F.

S'agissant tout d'abord des objectifs et du champ d'investigation de la commission d'enquête du Sénat,

M. Thibault a émis le souhait que celle-ci aboutisse à des propositions permettant de réaffirmer la vocation de service public de la S.N.C.F. et de lui assigner de nouvelles perspectives sur le plan social.

Il a par ailleurs souligné la nécessité d'inscrire toute réflexion relative à la S.N.C.F. dans un cadre plus général, prenant notamment en compte l'évolution de l'activité économique et la politique des transports envisagée dans sa globalité.

En ce qui concerne la situation financière de la S.N.C.F., **M. Thibault** a estimé que celle-ci se caractérisait essentiellement par la charge croissante de la dette, évaluée à plus de 120 milliards de francs, et dont le remboursement correspond au travail d'un cheminot sur quatre. Il s'est par ailleurs inquiété des effets pervers des différents palliatifs mis en oeuvre en ce domaine, qu'il s'agisse du recours aux emprunts libellés en devises étrangères, du report de certains investissements concernant les lignes classiques, de la cession d'actifs, de l'utilisation du crédit-bail ou des suppressions massives d'emplois.

M. Thibault a donc préconisé une participation plus importante et plus significative de l'Etat aux charges financières de la S.N.C.F., notamment en ce qui concerne les grands projets d'investissements ou l'entretien des infrastructures.

S'agissant des conditions dans lesquelles la S.N.C.F. remplit ses missions de service public, **M. Thibault** a estimé que celles-ci répondaient à la vocation essentielle de l'entreprise et devaient être réaffirmées avec force par l'Etat, compte tenu, notamment, des projets de dérégulation actuellement à l'étude au niveau européen ou de l'évolution récente de la politique commerciale de la S.N.C.F.

En ce qui concerne, enfin, le rôle du chemin de fer dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire, **M. Thibault** a souligné la nécessité de maintenir un

réseau étendu et diversifié afin de procéder à un aménagement équilibré du territoire national. A cet égard, il a dénoncé le choix stratégique d'un abandon massif de lignes, de gares ou de points de desserte considérés sous le seul angle de la rentabilité financière immédiate. **M. Thibault** a par ailleurs rappelé que l'Etat disposait d'ores et déjà des différents outils (contrats de Plan, comité d'aménagement du territoire, etc...) lui permettant de favoriser une utilisation optimale des différents modes de transport dans le cadre d'une politique globale d'aménagement du territoire. Il a toutefois suggéré que l'action des pouvoirs publics soit définie par une loi de programmation pluri-annuelle dont les principales orientations seraient préalablement identifiées, à l'issue d'une vaste concertation, par le commissariat général au Plan.

A l'issue de cet exposé, **M. Félix Leyzour** s'est interrogé sur les délais nécessaires à la S.N.C.F. pour réaliser les investissements lui permettant de concurrencer efficacement la route dans le domaine du transport de marchandises.

M. Jacques Chaumont, président, a demandé des précisions sur le niveau de sécurité actuellement atteint par le transport ferroviaire avant de s'interroger, d'une part, sur la nouvelle politique tarifaire amorcée par la S.N.C.F. à l'occasion de la mise en oeuvre du système "Socrate" et, d'autre part, sur l'état d'esprit actuel des personnels de la S.N.C.F.

Répondant aux différents intervenants, **M. Thibault** a estimé que la réalisation des projets de la S.N.C.F. en matière de fret nécessitait des investissements importants et ne pouvait, de ce fait, apporter une réponse immédiate au recul actuel de la S.N.C.F. dans ce secteur. Il a par ailleurs rappelé que le chemin de fer constituait l'un des modes de transport les plus sûrs, même s'il convenait de s'interroger, en la matière, sur les effets pervers d'une politique d'économies budgétaires et de suppression

d'emplois uniquement guidée par le souci de la rentabilité financière immédiate.

S'agissant du nouveau système automatique de réservation (système "Socrate"), M. Thibault a indiqué que celui-ci remettait en cause le principe de l'égalité tarifaire et pouvait, à l'usage, dissuader les catégories les plus modestes de la population d'utiliser le chemin de fer.

Enfin, M. Thibault a conclu en précisant que le nombre et l'importance des grèves constatées à la S.N.C.F. au cours de ces dernières années traduisaient, dans toute son acuité, le malaise social vécu au sein de l'entreprise.

Jeudi 28 janvier 1993 - Présidence de M. Hubert Haenel, président - Au cours d'une première séance tenue le matin, la commission a tout d'abord procédé à l'audition de M. Sivardière, président de la Fédération nationale des associations des usagers des transports (F.N.A.U.T.).

A la demande de M. Hubert Haenel, président, M. Sivardière a précisé que la F.N.A.U.T., créée en 1978, regroupait 150 associations d'usagers - dont la moitié représente les utilisateurs des transports ferroviaires - et qu'il siégeait personnellement depuis dix ans au conseil d'administration de la S.N.C.F. en tant que représentant des usagers.

Au cours d'un propos introductif, il a déclaré que les usagers attendaient de la S.N.C.F. un comportement de service public et que celui-ci n'était pas toujours satisfaisant.

S'agissant de la politique tarifaire, il a constaté que la hausse du niveau moyen des tarifs, résultant notamment de la généralisation des suppléments, commençait à poser des problèmes aux usagers contraints de se déplacer quotidiennement pour leur travail ou leurs études et que cette dérive tarifaire risquait de s'aggraver

avec la mise en place du nouveau système informatique baptisé «Socrate».

M. Sivardière a par ailleurs indiqué que l'accès au train devenait plus difficile en raison d'une information défectueuse des usagers et d'une complexité croissante des horaires et des tarifs.

Il a souligné que la généralisation de l'automatisation des points de vente entraînait progressivement une disparition de la présence physique du personnel dans les gares, particulièrement mal ressentie par les usagers. Il a également évoqué les nombreux retards des trains, le manque de propreté des wagons et des gares, l'inconfort des salles d'attente là où elles existent encore, ainsi que les difficultés liées au transport des bagages, notamment pour les personnes âgées.

M. Sivardière a ensuite constaté l'absence d'homogénéité de la qualité des services offerts par la S.N.C.F., l'amélioration apportée par la mise en place du T.G.V. s'étant accompagnée d'une stagnation ou d'une dégradation des autres catégories de services tandis que les conditions du transport routier devenaient plus favorables en raison du développement du réseau autoroutier. En particulier, il a mis l'accent sur les difficultés croissantes des liaisons de province à province, du fait de la diminution de la fréquence des trains et du ralentissement de leur vitesse moyenne.

M. Sivardière a déclaré que le slogan «S.N.C.F. à deux vitesses» lui paraissait correspondre à l'expression d'une réalité concrète et qu'une partie du réseau ferroviaire classique voyait aujourd'hui son existence menacée par l'insuffisance de l'entretien et des investissements.

Il a considéré que la concentration de ses actions sur le T.G.V. conduisait la S.N.C.F. à négliger tout effort d'investissement et de promotion commerciale sur les lignes régionales. A cet égard, il a précisé qu'une

modernisation de l'exploitation de ces lignes pouvait permettre un accroissement du trafic et une diminution des coûts d'exploitation, et évoqué à titre d'exemple une expérience de mise en place d'un nouveau type d'autorail actuellement en cours en Bretagne.

A l'issue de cet exposé, **M. Claude Belot, rapporteur**, a demandé à M. Sivardière comment devrait être financé le déficit des dessertes ferroviaires à faible densité, structurellement non rentables. Tout en s'associant au constat de la dégradation du service offert aux voyageurs et de la désertification des gares, il s'est par ailleurs interrogé sur le point de savoir si les moyens actuels de la S.N.C.F. pouvaient l'autoriser à augmenter ses effectifs. Il a également souligné la nécessité d'une clarification de la définition du service public en matière de transport ferroviaire.

M. Roger Husson a ensuite évoqué les problèmes relatifs aux dessertes régionales en Lorraine.

M. Jean Bernard a, pour sa part, souligné la progression spectaculaire des tarifs des réservations et des suppléments au cours des dix dernières années, beaucoup plus rapide que celle du prix des billets proprement dits.

Enfin, **M. Hubert Haenel, président**, a demandé à M. Sivardière quelles solutions il préconisait pour améliorer la situation actuelle.

Répondant aux différents intervenants, **M. Sivardière** a tout d'abord reconnu que seules les lignes de T.G.V., ainsi que quelques autres grandes lignes, étaient rentables. Il a cependant noté qu'un effort d'amélioration du matériel roulant, d'emploi de personnel polyvalent et de multiplication des dessertes pouvait permettre d'accroître le trafic et de diminuer les coûts d'exploitation de lignes structurellement déficitaires du fait de l'insuffisance de la population. Il a, à cet égard, évoqué l'exemple de la Suisse dont les coûts d'exploitation des lignes régionales sont deux fois moindres qu'en France.

S'agissant du financement du déficit d'exploitation des lignes régionales, **M. Sivardière** a estimé que les régions devraient apporter leur contribution, rappelant qu'aujourd'hui ce financement est essentiellement assuré par l'Etat, et seulement pour une part marginale par les régions alors que celles-ci fournissent un gros effort financier en faveur des routes. Il a toutefois regretté que les conditions du dialogue entre la S.N.C.F. et les élus ne soient pas satisfaisantes.

A ce sujet, **M. Claude Belot, rapporteur**, a expliqué que l'absence de convention entre la région Poitou-Charentes et la S.N.C.F. résultait du refus de justification des coûts opposé par l'entreprise nationale ; il a souligné que la région avait toutefois consenti un effort important en faveur de l'électrification de la ligne Poitiers-La Rochelle.

M. Claude Belot, rapporteur, a par ailleurs estimé qu'il ne fallait pas faire du chemin de fer une « religion » et que le transfert au transport routier d'un certain nombre de dessertes se justifiait par le coût marginal nul de l'utilisation d'une infrastructure routière existante, contrastant avec le coût élevé de l'entretien d'une infrastructure ferroviaire spécifique.

M. Sivardière, tout en reconnaissant la justification du recours au transport routier dans les zones en voie de désertification, a fait valoir au rapporteur que son raisonnement ne prenait pas en compte les coûts externes élevés liés à la surfréquentation des routes et que le chemin de fer offrait à l'usager une qualité de service supérieure à celle de l'autocar.

Répondant ensuite à la question du rapporteur relative aux moyens dont dispose la S.N.C.F. pour améliorer ses services, **M. Sivardière** a regretté que la recherche systématique de l'équilibre financier imposée à la S.N.C.F. aboutisse à négliger la qualité du service rendu à la collectivité.

Il a rappelé que les conditions de concurrence avec les autres modes de transport étaient particulièrement défavorables au fer, notamment du fait de la sous-tarifcation, d'environ 30 %, du transport routier de marchandises mise en évidence par les conclusions du rapport Carrère. Il a estimé que l'Etat, dans le cadre de la politique générale des transports, était responsable de cette situation particulièrement préjudiciable en termes d'aménagement du territoire, les obligations imposées à la S.N.C.F. par le contrat de plan la conduisant à se désengager progressivement de ses activités de fret et de transport régional de voyageurs.

En réponse à **M. Hubert Haenel, président**, quant aux solutions susceptibles de remédier à cette situation, **M. Sivardière** a proposé que le financement des grands investissements ferroviaires tels que la construction de lignes nouvelles soit assuré par l'Etat et celui du fonctionnement des dessertes régionales par les régions (ainsi que par les départements s'agissant du transport par autocars). Il a également souhaité que la politique générale des transports prenne davantage en compte les avantages liés aux transports collectifs, par exemple en matière de sécurité ou de protection de l'environnement.

Enfin, répondant aux interrogations formulées par **M. Marcel Bony**, **M. Sivardière** a rappelé, d'une part, que la S.N.C.F. était actuellement contrainte de financer son déficit par l'emprunt, en l'absence de subvention d'équilibre, et que, d'autre part, un accroissement modéré du prix du gazole suffirait à éviter le développement artificiel et incontrôlé du transport routier de marchandises que l'on constate aujourd'hui.

En conclusion, **M. Sivardière** a souligné la nécessité de cerner clairement les responsabilités respectives de l'exploitant S.N.C.F. et de l'Etat, qui a en charge la politique générale des transports et les choix d'aménagement du territoire.

La commission a ensuite procédé à l'audition de **M. Jean-Louis Bianco, ministre de l'équipement, du logement et des transports.**

Interrogé par **MM. Hubert Haenel, président, et Claude Belot, rapporteur,** sur la situation générale de la S.N.C.F., **M. Jean-Louis Bianco** a tout d'abord rappelé que cette entreprise, initialement constituée en 1937 sous la forme d'une société anonyme, avait le statut d'un établissement public et commercial depuis 1982. Il a précisé que la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 avait donné pour mission à la S.N.C.F. d'exploiter, d'aménager et de développer le réseau ferré national conformément aux principes du service public.

S'agissant de la situation financière de la S.N.C.F., **M. Jean-Louis Bianco** a indiqué que la S.N.C.F., qui dispose de l'autonomie de gestion, avait entrepris des efforts considérables qui lui ont permis d'équilibrer ses comptes d'exploitation au cours des années 1989, 1990 et 1991. Il a estimé que la réapparition du déficit constatée en 1992 était essentiellement imputable à un contexte économique général défavorable, caractérisé par la diminution, puis la stagnation, de la demande de transports depuis la guerre du Golfe.

Evoquant par ailleurs l'endettement de la S.N.C.F., dont les charges financières peuvent être évaluées à 12 milliards de francs pour 1993, **M. Jean-Louis Bianco** a souligné l'ancienneté de cette dette avant de s'interroger sur les mécanismes susceptibles d'en favoriser la diminution ou l'allègement. Il a toutefois tenu à préciser que :

- d'une part, cette dette n'entravait pas la réalisation des ambitieux projets d'investissements de l'entreprise, la S.N.C.F. réalisant environ 20 milliards de francs d'investissements par an et se situant, de fait, parmi les entreprises européennes de transport ferroviaire les plus dynamiques ;

- d'autre part, l'effort d'ajustement financier correspondant ne se traduisait qu'exceptionnellement par la fermeture de lignes ou de dessertes.

En ce qui concerne plus particulièrement l'activité de la S.N.C.F. dans le secteur du transport de marchandises, le ministre a indiqué que les orientations stratégiques actuellement mises en oeuvre tendaient à valoriser les atouts du rail afin, notamment, de développer le transport combiné. Il a souligné la nécessité d'harmoniser les conditions de concurrence entre le rail et la route avant de préciser qu'une telle harmonisation entraînerait inéluctablement une augmentation des coûts du transport routier.

D'une manière générale, **M. Jean-Louis Bianco** a estimé que les difficultés financières de la S.N.C.F., certes réelles, et aggravées par l'évolution défavorable des effectifs des cotisants au régime de retraite des cheminots, devaient toutefois être appréciées à leur juste mesure, la comparaison de ses principaux indicateurs de productivité et de gestion avec ceux des autres sociétés ferroviaires européennes ne lui étant pas nécessairement défavorable.

S'agissant ensuite des missions de service public imparties à la S.N.C.F., **M. Jean-Louis Bianco** a souligné l'imprécision de leur définition, telle qu'elle résulte, notamment, de la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 et du cahier des charges de l'entreprise. Il a toutefois indiqué que ces missions obéissaient aux trois grands principes du service public, à savoir :

- l'égalité, conçue comme la reconnaissance d'un droit au transport dans des conditions raisonnables de coût pour la collectivité, et ayant pour principale conséquence d'autoriser l'utilisation des surplus dégagés par l'exploitation des lignes rentables pour combler le déficit d'exploitation des autres lignes ;

- la continuité, rendant nécessaire, notamment en cas de grève, la mise en oeuvre immédiate de mesures palliant toute interruption du service ;

- l'adaptabilité, qui suppose l'évolution permanente des activités et de l'offre commerciale de la S.N.C.F. en fonction des besoins nouveaux de la clientèle et des progrès technologiques.

Evoquant ensuite les relations entre la S.N.C.F. et ses différents partenaires publics, **M. Jean-Louis Bianco** a rappelé que la participation financière de l'Etat s'élevait à environ 37 milliards de francs par an, dont 14 milliards de francs pour le régime de retraite des cheminots, 11 milliards de francs pour les charges d'infrastructure, 4 milliards de francs pour l'exploitation des services d'intérêt régional, 1,5 milliard de francs pour les tarifs sociaux et 4 milliards de francs au titre du concours exceptionnel à la charge de la dette. Il a également indiqué qu'il avait encore récemment attiré l'attention de **M. Jacques Fournier**, président de la S.N.C.F., sur la nécessité d'engager une véritable concertation avec les collectivités locales.

S'agissant par ailleurs de la nature du contrôle exercé par l'Etat sur la S.N.C.F., le ministre a précisé que cette tutelle relevait de la compétence, d'une part, du ministère de l'équipement, du logement et des transports, d'autre part du ministère de l'économie et des finances, les tarifs de la S.N.C.F devant être approuvés par le ministre des transports, qui veille également au respect du contrat de Plan et du cahier des charges de l'entreprise.

M. Jean-Louis Bianco a par ailleurs estimé que :

- l'augmentation souhaitable du niveau des investissements de la S.N.C.F. pouvait conduire à envisager une participation plus active du secteur privé, même si la faible rentabilité financière immédiate des investissements ferroviaires constitue, à cet égard, un important facteur dissuasif ;

- le dispositif défini dans le cadre de la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 pourrait être utilement complété par la création d'un conseil supérieur du service public ferroviaire associant l'ensemble des partenaires concernés ;

- le T.G.V n'avait pas aggravé la concentration des activités et des emplois en Ile-de-France ;

- la notion de service public ferroviaire était largement répandue, quoique selon des modalités variables, dans les différents pays de la Communauté économique européenne.

A l'issue de cet exposé, **M. Jacques Chaumont** a attiré l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports sur la situation particulièrement difficile dans laquelle se trouvent aujourd'hui les abonnés de la ligne à grande vitesse Le Mans-Paris, en raison d'une importante augmentation des tarifs décidée unilatéralement par la S.N.C.F. et sur les réactions très vives qui seraient celles des usagers si cette mesure était maintenue. Il a également demandé des précisions sur la politique tarifaire définie par la S.N.C.F. à l'occasion de la mise en oeuvre de son nouveau système automatique de réservation (système «SOCRATE»).

M. Jacques Bellanger s'est interrogé sur les éventuels effets pervers d'une interprétation strictement comptable des objectifs assignés à la S.N.C.F dans le cadre du contrat de Plan. Il a par ailleurs souligné l'intérêt d'une réflexion globale en matière de transports avant, d'une part, d'estimer nécessaire une véritable polyvalence des différents services publics en zone rurale et, d'autre part, de rappeler l'irremplaçable rôle de régulation et d'arbitrage de l'Etat en matière d'aménagement du territoire.

M. Emmanuel Hamel s'est interrogé sur le niveau de sécurité actuellement garanti par le transport ferroviaire et sur les inquiétudes exprimées par les organisations syndicales de la S.N.C.F. à ce sujet.

A partir de l'exemple concret de la liaison Caen-Rennes, **M. Jean-Pierre Tizon** a attiré l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement et des transports sur les inconvénients pratiques résultant d'une mauvaise coordination entre, d'une part, le calendrier de réalisation des investissements routiers et, d'autre part, celui des fermetures de lignes prévues par la S.N.C.F.

M. Marcel Bony a regretté que les responsables de la S.N.C.F. privilégient trop systématiquement les préoccupations d'ordre administratif ou comptable, au détriment d'un intérêt commercial bien compris qui pourrait conduire, sur certaines lignes, à améliorer le service ou à diminuer les tarifs afin de gagner de nouvelles clientèles.

M. Roger Husson s'est interrogé sur l'état actuel d'avancement de la réflexion relative au T.G.V Est, notamment en ce qui concerne son financement et son tracé définitif.

M. Maurice Blin s'est inquiété, compte tenu du développement du transport routier de marchandises, de l'engorgement total que connaîtrait l'autoroute A6, avant de s'interroger sur les solutions envisagées en ce domaine.

Répondant aux différents intervenants, **M. Jean-Louis Bianco** a tout d'abord estimé que la S.N.C.F. devait incontestablement réaliser certains progrès concernant l'information, l'écoute et le dialogue avec ses usagers. S'agissant plus particulièrement de l'augmentation des tarifs sur la ligne à grande vitesse Le Mans-Paris, il a souligné que ces tarifs étaient la contrepartie nécessaire d'une amélioration du service, caractérisée notamment par la diminution de la durée du trajet.

Evoquant ensuite le nouveau système automatique de réservation mis en oeuvre par la S.N.C.F. (système «SOCRATE»), le ministre a indiqué que celui-ci constituait un outil moderne et performant, destiné à améliorer le service rendu aux usagers et à permettre une plus grande souplesse dans la gestion des trains. Il a

toutefois tenu à préciser que ce nouveau système de réservation n'impliquait pas nécessairement la définition d'une nouvelle politique tarifaire ; il a, en outre, souligné que la politique tarifaire de la S.N.C.F. ne pouvait, en toute hypothèse, être fonction du seul remplissage des trains sous peine de remettre en cause la notion même de service public.

D'une manière générale, **M. Jean-Louis Bianco** a estimé que la gestion de la S.N.C.F. n'obéissait pas aujourd'hui à une logique exclusivement comptable, même s'il convient de réaffirmer davantage le caractère prioritaire des missions de service public confiées à cette entreprise.

En ce qui concerne la politique générale des transports, le ministre a souligné la nécessité d'une approche résolument multimodale, qu'il s'agisse des interventions des services déconcentrés de l'Etat au niveau local ou des grands projets d'infrastructure au niveau national.

M. Jean-Louis Bianco a par ailleurs :

- convenu de la nécessité de développer et d'enrichir le dialogue entre la S.N.C.F et les collectivités locales afin de surmonter les incompréhensions réciproques parfois constatées en ce domaine ;

- indiqué que la détermination du tracé définitif du T.G.V. Est n'interviendrait qu'au stade ultime d'une procédure essentiellement consacrée, aujourd'hui, à la détermination des financements disponibles ;

- précisé qu'une réflexion multimodale était actuellement en cours pour éviter l'engorgement et la saturation des axes routiers traversant la vallée du Rhône ;

- admis l'utilité d'engager, avec les collectivités locales, une étude sur la viabilité financière et économique de la ligne Caen-Rennes ;

- estimé que le niveau de sécurité garanti par le transport ferroviaire était satisfaisant, les investissements directs de sécurité de la S.N.C.F. étant passés de 1,3 milliard de francs en 1985 à 2,5 milliards de francs en 1992.

Au cours d'une seconde séance tenue l'après-midi, la commission a tout d'abord procédé à l'audition de **M. Raymond Bronner, conseiller honoraire à la Cour de cassation, ancien directeur juridique de la S.N.C.F.**

Interrogé par **M. Hubert Haenel, président**, sur la définition et le contenu des missions de service public de la S.N.C.F., **M. Raymond Bronner** a estimé qu'il convenait d'apprécier celles-ci au regard de l'évolution du statut juridique des activités de transport ferroviaire intervenue depuis le siècle dernier.

M. Raymond Bronner a ainsi rappelé que l'exploitation des lignes de chemin de fer fut initialement confiée à des sociétés privées, bénéficiaires de concessions de service public accordées par voie législative. Après la première guerre mondiale, l'apparition d'importants déficits d'exploitation fut compensée par des avances de l'Etat représentant 40 milliards de francs or pour la période 1920-1937. Toutefois, la dégradation continue de la situation financière des concessionnaires privés a conduit, avec l'accord de ces derniers, à la nationalisation du transport ferroviaire et à la création de la S.N.C.F. en 1937.

M. Raymond Bronner a souligné l'originalité du statut juridique défini, à l'époque, pour cette première entreprise publique à caractère national. Créée sous la forme d'une société anonyme, la S.N.C.F. fut chargée de l'exploitation des concessions de service public antérieurement accordées aux sociétés privées. Ces concessions étant, par nature, des éléments immatériels et les biens incorporés à ces concessions (infrastructures, matériels roulants) étant censés déjà appartenir à l'Etat, la S.N.C.F. ne put ainsi bénéficier à sa création ni d'un capital de départ ni de fonds propres. En contrepartie,

l'Etat s'engagea donc contractuellement à garantir l'équilibre de la trésorerie de la nouvelle société.

M. Raymond Bronner a ensuite indiqué que le dispositif ainsi défini fut tout d'abord remis en cause par l'extension même du secteur public intervenue après 1945. En effet, confronté à l'accroissement continu des charges budgétaires résultant de cette extension, l'Etat modifia progressivement les modalités de gestion des entreprises publiques à partir de la fin des années 1960. Fondée, d'une part, sur l'affirmation de la rentabilité des objectifs commerciaux concurremment aux missions traditionnelles de service public et, d'autre part, sur l'établissement de relations contractuelles entre l'Etat et les entreprises publiques («contrats de programme», «contrats de Plan»), cette évolution affecta également la S.N.C.F.

M. Raymond Bronner a toutefois précisé que la mutation fondamentale du statut juridique de la S.N.C.F. n'était intervenue qu'en 1982, c'est-à-dire à la fin de la durée prévue pour l'existence de la société anonyme constituée en 1937. Compte tenu, notamment, de la persistance d'un important déficit d'exploitation et de l'insuffisance chronique de fonds propres, la S.N.C.F. a été transformée en un établissement public industriel et commercial chargé d'une mission de service public, conformément aux dispositions de l'article 18 de la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982.

A ce sujet, **M. Raymond Bronner** a souligné l'imprécision de la définition du service public des transports et, plus particulièrement, du service public ferroviaire, retenue dans le cadre de cette loi. Il a exprimé le souhait qu'une telle imprécision soit corrigée en s'inspirant des éléments traditionnellement retenus pour définir le service public, à savoir le constat, par l'Etat, de l'existence d'une nécessité publique vitale pour la population, et qui n'est pas, ou très imparfaitement, satisfaite par l'initiative privée. Au regard de ces

éléments, **M. Raymond Bronner** a estimé que le transport ferroviaire correspondait incontestablement à un service public national à la charge de l'Etat.

MM. Hubert Haenel, président, Claude Belot, rapporteur, et Jacques Bellanger se sont alors interrogés, d'une part, sur les ambiguïtés des missions de service public actuellement imparties à la S.N.C.F. et, d'autre part, sur la justification du monopole reconnu à cette entreprise en matière de transport.

En réponse, **M. Raymond Bronner** a indiqué que le service public assuré par la S.N.C.F. trouvait justement l'une de ses justifications dans son monopole exclusif du transport ferroviaire. Il a toutefois regretté que, par suite d'une confusion entre le concept de «service public» et celui «d'entreprise publique», l'organisation du service public ferroviaire soit aujourd'hui directement assurée par le mandataire (la S.N.C.F.) et non par son mandant (l'Etat et, le cas échéant, les régions). **M. Raymond Bronner** a donc insisté sur la nécessité de revenir à une définition juridique plus précise de ce service public. Il a ainsi proposé de modifier le cahier des charges de la S.N.C.F. afin de réaffirmer les compétences exclusives et éminentes de l'Etat en ce qui concerne l'organisation et le contrôle des activités de cette entreprise.

M. Hubert Haenel, président, s'est interrogé sur la nature et la réalité du contrôle exercé par l'Etat sur la S.N.C.F., ainsi que sur les capacités actuelles de cette entreprise à s'adapter efficacement à l'évolution de ses missions.

M. Jacques Bellanger a évoqué l'importance des pouvoirs du président de la S.N.C.F. avant de s'inquiéter d'une éventuelle incompatibilité entre la notion de service public et le développement actuel des activités de la S.N.C.F. dans le secteur concurrentiel.

En réponse, **M. Raymond Bronner** a tout d'abord indiqué que l'Etat ne disposait pas actuellement des moyens lui permettant de contrôler efficacement

l'organisation et le fonctionnement de la S.N.C.F. Il s'est par ailleurs inquiété des effets pervers entraînés par la décentralisation de certaines responsabilités effectuée au profit des échelons intermédiaires de direction avant de réaffirmer la nécessité de redéfinir le service public ferroviaire sur des bases juridiques plus rigoureuses.

La commission a enfin procédé à l'audition de **M. Jacques Fournier, président de la S.N.C.F., accompagné de M. Daniel Cukierman, directeur de cabinet et de M. Richard Rousseau, responsable des relations institutionnelles.**

Après que **M. Hubert Haenel, président,** ait rappelé les préoccupations de la commission d'enquête constituée par le Sénat, **M. Claude Belot, rapporteur,** a interrogé **M. Jacques Fournier** sur l'évolution récente de l'activité et de la situation financière de la S.N.C.F., sur les missions de service public qui lui sont confiées, sur son rôle en matière d'aménagement du territoire et sur ses relations avec l'Etat et les collectivités territoriales.

M. Jacques Fournier a tout d'abord rappelé le cadre juridique général des activités de la S.N.C.F. et de ses relations avec l'Etat, défini par la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 : la S.N.C.F. est un établissement public industriel et commercial qui doit équilibrer ses comptes tout en supportant, dans le respect des principes du service public, des charges d'intérêt général qui font l'objet de compensations financières versées par l'Etat, notamment au titre des charges d'infrastructure, du fonctionnement des « trains de la vie quotidienne » (banlieue parisienne et dessertes régionales) et des tarifs sociaux consentis par l'entreprise.

Il a également rappelé que les relations entre la S.N.C.F. et l'Etat étaient déterminées par un cahier des charges et un contrat de Plan s'appuyant lui-même sur un plan d'entreprise qui définit les grandes orientations de l'action de la société nationale.

Il a par ailleurs précisé que la mise en place d'un droit européen en la matière, résultant de la directive communautaire du 29 juillet 1991, n'entraînait pas de remise en cause du statut actuel de la S.N.C.F., mais seulement une obligation de séparation comptable de la gestion des infrastructures et de l'exploitation de trafic.

M. Jacques Fournier a ensuite indiqué que la S.N.C.F. s'était engagée dans un processus de modernisation profonde rendu nécessaire par l'évolution des besoins et la concurrence des autres modes de transports, tout en restant conforme au principe d'adaptation du service public. Après avoir rappelé la réforme de l'organisation interne de l'entreprise, basée sur un effort continu d'accroissement de la productivité, une plus grande responsabilisation du personnel et un enrichissement du dialogue social, il a détaillé les trois grandes orientations stratégiques de la modernisation entreprise, à savoir :

- le développement des liaisons rapides offertes aux voyageurs, avec comme «pilier» l'extension du réseau T.G.V. ;

- l'amélioration des «transports de la vie quotidienne», dans le cadre du Syndicat des transports parisiens en ce qui concerne la banlieue parisienne, et dans le cadre des conventions avec les régions en ce qui concerne la province avec la mise en place du concept de «Transport express régional» (T.E.R.) ;

- la consolidation de la situation du fret, basée sur une réorganisation du lotissement, sur une priorité donnée au transport par trains entiers, ainsi que sur une action en faveur du développement du transport combiné.

M. Jacques Fournier a noté que ces actions de modernisation étaient accomplies par la S.N.C.F. dans un contexte économique détérioré qui se trouve à l'origine de la réapparition du déficit en 1992 et 1993, après le retour à l'équilibre financier observé en 1989, 1990 et 1991. Il a en effet expliqué que les évolutions combinées du trafic des

marchandises et des voyageurs -atteint par les répercussions du ralentissement de la croissance-, des conditions de la concurrence-marquées par une dégradation continue par rapport à la route-, et du marché financier -avec la persistance de taux d'intérêt élevés-, s'étaient révélées moins favorables que les prévisions faites au moment de l'élaboration du contrat de Plan, qui a fixé a priori le niveau des concours de l'Etat.

M. Jacques Fournier a ensuite exposé les problèmes qui se posent actuellement à l'entreprise, en soulignant que la réponse à la réduction de la demande était plus facile à trouver pour le transport des marchandises que pour le transport des voyageurs. Il a rappelé les efforts déployés par la S.N.C.F. en vue d'un accroissement de la productivité, obtenu grâce à la diminution des effectifs et à une gestion plus rigoureuse du matériel. S'agissant de la politique commerciale, il a toutefois reconnu que l'effort consacré au T.G.V. avait conduit la S.N.C.F. à négliger le réseau classique grandes lignes et il a annoncé que ce réseau allait faire l'objet d'un plan de relance.

Cependant, **M. Jacques Fournier** a estimé que les efforts de l'entreprise ne pourraient suffire au redressement de la situation s'ils ne s'accompagnaient pas d'une adaptation de ses relations avec l'Etat.

S'agissant de l'harmonisation des conditions de concurrence, il a souligné que l'existence même du transport ferroviaire se trouvait aujourd'hui menacée par une concurrence inéquitable de la route et que les modalités de calcul de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures devraient être réexaminées.

S'agissant de l'aménagement du territoire, **M. Jacques Fournier** a estimé que le train avait un rôle important à jouer pour le désenclavement des régions, les liaisons inter-cités et la desserte des grandes agglomérations ainsi que des bassins d'emploi, mais que ce rôle impliquait l'existence de mécanismes de solidarité entre relations bénéficiaires et relations déficitaires, ainsi

que le concours des collectivités publiques. A cet égard, il a fait observer que la contribution des collectivités locales aux transports ferroviaires était particulièrement faible comparativement à leur participation aux investissements routiers. Il a par ailleurs souhaité qu'une réflexion soit engagée sur la mise au point d'un «contrat de service public d'aménagement du territoire», la décision de fermeture d'une ligne dépassant le cadre des responsabilités de la S.N.C.F.

Enfin, s'agissant du financement de la construction de lignes à grande vitesse nouvelles, **M. Jacques Fournier** a déclaré que la situation financière de la S.N.C.F. lui permettrait difficilement de supporter seule le financement de nouveaux projets qui n'auraient pas un taux de rentabilité suffisant pour l'entreprise et qu'en l'absence d'une contribution de l'Etat (comme dans les pays étrangers), voire d'autres partenaires, le schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse ne pourrait être réalisé dans des délais raisonnables.

A l'issue de cette présentation générale, un large débat s'est instauré au sein de la commission.

M. Maurice Blin a demandé à **M. Jacques Fournier** quelles solutions pourraient être envisagées pour remédier aux effets pervers du développement inexorable du trafic routier de marchandises, et en particulier à la perspective de la saturation prochaine de l'axe autoroutier Nord/Sud. Il a également souhaité savoir si la spécificité des entreprises de transport européennes était prise en compte par la Commission de Bruxelles.

M. Jean-Pierre Tizon a regretté que les messages exprimés par les parlementaires au moment de la discussion budgétaire ne trouvent pas de réponses concrètes au niveau des directions régionales de la S.N.C.F. Il a également évoqué le problème des conditions d'exploitation des lignes déficitaires Paris-Granville, Paris-Cherbourg et Caen-Rennes, soulignant l'importance de ces lignes en termes d'aménagement du territoire.

M. Jean Clouet s'est interrogé sur la compatibilité entre l'accomplissement de missions de service public et la recherche de la rentabilité, sur l'origine des difficultés financières de la S.N.C.F., ainsi que sur l'opportunité du recours à la formule de l'autoroute ferroviaire.

M. Emmanuel Hamel a souhaité savoir si les exigences de rentabilité imposées à la S.N.C.F. avaient une incidence sur le niveau de sécurité et si les réductions d'effectifs étaient encore réellement opportunes.

M. Hubert Haenel, président, intervenant au nom de **M. Jacques Chaumont,** a demandé à **M. Jacques Fournier** quelle était la justification des hausses brutales de tarifs imposées aux abonnés de la ligne à grande vitesse Paris-Le Mans.

Enfin, **M. Claude Belot, rapporteur,** a évoqué la sous-capitalisation de la S.N.C.F. et l'importance de ses frais financiers.

M. Jacques Fournier a alors répondu aux différents intervenants. Il a tout d'abord souligné que l'existence du fret ferroviaire était menacée à terme, alors même que la S.N.C.F. détient sur le marché du transport de marchandises une part plus élevée que les compagnies ferroviaires des autres pays d'Europe.

Il a souhaité le développement d'une solidarité entre le rail et la route, rappelant l'existence d'un Comité consultatif rail-route qui travaille sur le développement du transport combiné. Il a estimé à cet égard que le projet d'autoroute ferroviaire, éventuellement combinée à une autoroute routière, pouvait constituer une solution intéressante dont l'exploitation pourrait être rentable à condition que l'Etat participe à l'investissement nécessaire, c'est-à-dire soit la construction d'une voie nouvelle, soit un aménagement important des voies existantes.

M. Jacques Fournier a par ailleurs souhaité que se développe la coopération européenne en matière de transport ferroviaire, sur le modèle de l'association mise

en place entre trois réseaux de chemins de fer européens pour le T.G.V. Transmanche.

Au sujet des relations entre la S.N.C.F. et l'Etat, il a rappelé que les règles du jeu des contrôles exercés par l'administration étaient définies dans le cadre du contrat de Plan mais que la S.N.C.F. disposait d'une réelle autonomie dans sa gestion quotidienne.

Il a reconnu les difficultés du dialogue avec les élus dans certaines régions, dialogue qui constitue une priorité mais n'est pas encore intégré dans la culture d'entreprise traditionnelle de la S.N.C.F.

Afin de définir clairement l'avenir des liaisons ferroviaires dans les régions, il a proposé l'élaboration d'un schéma directeur des liaisons ferroviaires à partir d'un large dialogue organisé entre l'Etat, les collectivités locales et la S.N.C.F.

En ce qui concerne la compatibilité entre service public et rentabilité, **M. Jacques Fournier** a rappelé que l'activité fret de la S.N.C.F. était purement marchande tandis que l'activité de transport des voyageurs comportait des «zones de gratuité» résultant des obligations de service public imposées à la S.N.C.F. et compensées par des contributions correspondantes de l'Etat, dont il a jugé le niveau actuel insuffisant.

Il a indiqué que le transport ferroviaire était relativement stable en production depuis une dizaine d'années et souligné que le transport routier avait effectué de considérables progrès de productivité.

Il a déclaré par ailleurs que la S.N.C.F. donnait la priorité aux investissements de sécurité plutôt qu'aux investissements de productivité et que l'évolution des effectifs n'était que la résultante des objectifs fixés à la S.N.C.F.

S'agissant de la politique tarifaire, **M. Jacques Fournier** a déclaré que les abonnements commerciaux, qui s'appliquent aux trajets domicile-travail de plus de 75 kilomètres, ne bénéficiaient pas d'une aide de la part des

pouvoirs publics et étaient donc soumis à une contrainte de rentabilité.

Il a d'autre part indiqué que le système «Socrate» constituait d'abord un outil informatique performant, permettant une gestion des disponibilités train par train et un suivi des dossiers par client et par voyage. S'agissant des répercussions de ce système sur la politique tarifaire, il a précisé que «Socrate» permettrait, sous réserve de l'accord du Gouvernement, d'abandonner le calendrier tricolore pour un système de modulation plus fine des réductions commerciales, mais que les tarifs sociaux ne seraient pas affectés, dans la limite d'un certain contingentement du nombre de places par train.

M. Paul Raoult est intervenu pour souligner la nette dégradation du service public offert par la S.N.C.F. et l'impact psychologique particulièrement négatif de cette évolution chez les usagers. En particulier, il a dénoncé les conséquences de la diminution ou de la suppression totale de la présence du personnel dans les petites gares où l'accueil et la sécurité des usagers ne sont désormais plus assurés.

M. Jacques Fournier a reconnu que des problèmes de sécurité se posaient, et qu'en ce qui concerne la distribution des billets, certains automates mis en place par la S.N.C.F. s'étaient révélés inadaptés aux besoins.

Il a, par ailleurs, assuré qu'il n'y aurait plus de nouvelles suppressions de guichets.

Enfin, répondant à diverses questions posées par **M. Emmanuel Hamel**, **M. Jacques Fournier** a notamment précisé que, d'une part, le vote des organisations syndicales sur l'adoption des budgets prévisionnels était traditionnellement négatif et que, d'autre part, le niveau de propreté peu satisfaisant des gares avait conduit la S.N.C.F. à modifier les contrats passés avec les entreprises de nettoyage afin de les astreindre désormais à une obligation de résultat.

**MISSION COMMUNE D'INFORMATION CHARGÉE
D'ETUDIER LES PROBLÈMES DE L'AMÉNA-
GEMENT DU TERRITOIRE ET DE DÉFINIR LES
ÉLÉMENTS D'UNE POLITIQUE DE RECONQUÊTE
DE L'ESPACE RURAL ET URBAIN**

Mercredi 6 janvier 1993 - Présidence de M. Jean François-Poncet, président - La mission a tout d'abord procédé à l'audition de **M. Bernard Latarjet**, auteur de "l'aménagement culturel du territoire".

M. Jean François-Poncet, président, après avoir souligné l'importance de la dimension culturelle pour l'aménagement du territoire a invité **M. Bernard Latarjet** à présenter l'essentiel du rapport qu'il a consacré à ce sujet.

M. Bernard Latarjet a, en premier lieu, rappelé l'enjeu économique du secteur culturel, avec un chiffre d'affaires annuel s'élevant à 180 milliards de francs et une croissance de 15 % par an. La culture au sens large représente, dans la consommation des ménages, le poste le plus dynamique, devant la santé. Il a toutefois remarqué que le contenu en emplois du secteur culturel avec 800.000 à 900.000 emplois concernés, restait faible. Il a ensuite indiqué que la croissance des dépenses publiques consacrées à la culture avait été vive au cours de la dernière décennie tant pour l'Etat que pour les collectivités locales : ces dernières y consacraient, hors Ile-de-France, 30 milliards de francs en 1990 et l'Etat, 18 milliards de francs, dont 11 milliards de francs pour le seul budget du ministère de la culture. Il a souligné que, désormais, les dépenses du ministère étaient, pour plus de la moitié, effectuées hors Paris.

M. Bernard Latarjet a, tout d'abord, pris l'exemple du Théâtre du Manège de Maubeuge, situé sur un territoire dont la population pouvait être considérée, a priori, comme étant peu portée sur la « fréquentation culturelle » et qui a réussi, en deux ans, malgré un budget

modeste de 12 millions de francs, à créer 40 spectacles différents et donner 200 représentations par an avec un taux de fréquentation proche de 100 %. **M. Bernard Latarjet** a ensuite exposé les propositions qu'il avait été conduit à formuler à la suite d'observations sur le terrain :

- accroître les crédits déconcentrés pour favoriser une meilleure adaptation des projets aux conditions locales et le bon fonctionnement du partenariat entre l'Etat et les collectivités locales ;

- développer les procédures conventionnelles entre l'Etat et les collectivités locales et, en particulier, les départements qui paraissent le meilleur échelon pour mener des actions culturelles en milieu rural ;

- conditionner l'octroi des crédits publics pour tout projet culturel à l'obligation contractuelle de «recherche des publics» ;

- encourager le développement de la pratique de la musique et du théâtre par les amateurs, politique peu coûteuse qui nécessite principalement la mise à disposition de petits locaux.

Enfin, **M. Bernard Latarjet** a évoqué une série d'actions à mener dans les différents secteurs culturels, en insistant sur la nécessité d'une meilleure diffusion des oeuvres. C'est ainsi qu'il a souligné tout l'intérêt d'un recours accru aux cassettes-vidéo, de la création de fonds régionaux d'acquisition de livres et d'une plus grande circulation des collections des différents musées.

M. Jean François-Poncet, président, a alors observé que, si plus de la moitié des crédits du ministère de la culture était attribuée à l'extérieur de Paris, ce chiffre ne prenait pas en compte les crédits publics dévolus aux «grands travaux» dont Paris est le bénéficiaire à peu près exclusif.

M. André Egu a rappelé que l'effort de l'Etat pour la culture en-dehors de l'Ile-de-France demeurait insuffisant

et, soulignant l'importance de la qualification des animateurs culturels, a suggéré de la valoriser.

M. Jean Huchon, rapporteur, a insisté sur l'importance d'une bonne adéquation des spectacles aux publics locaux.

M. Henri Collard a exprimé le souhait que l'Etat s'associe aux collectivités locales pour faciliter la diffusion d'oeuvres par cassettes-vidéo.

M. Jean-Marie Girault, illustrant son propos avec l'exemple du Mémorial de la paix à Caen, a déploré l'absence de soutien de l'Etat aux dépenses de fonctionnement des établissements culturels extérieurs à Paris, conséquence, selon lui, d'une concentration de tels crédits vers les grandes institutions parisiennes.

M. Bernard Latarjet a alors répondu aux différents intervenants. Il a d'abord indiqué qu'une des raisons du déséquilibre culturel entre Paris et la province tenait à la concentration des milieux culturels dirigeants à Paris et à une certaine réticence de ces milieux à la mobilité géographique. Il a, par ailleurs, estimé que l'amélioration de la compétence des animateurs culturels, en effet nécessaire, était en bonne voie et que l'effort d'aide au fonctionnement des établissements culturels locaux devrait être accru. A ce sujet, il a jugé que si la politique des «grands travaux» devait être poursuivie, il conviendrait qu'elle bénéficie de façon plus claire à la province.

M. Jean François-Poncet, président, a, pour finir, souligné l'efficacité des relations contractuelles entre l'Etat et les collectivités locales, en souhaitant toutefois que la durée des conventions soit suffisante.

Puis la mission a procédé à l'audition de **M. Jean-Pierre Balligand, député, président du conseil national des économies régionales et de la productivité (C.N.E.R.P.)**.

Après avoir rappelé son expérience de rapporteur spécial de la commission des finances de l'Assemblée

nationale pour les crédits consacrés à l'aménagement du territoire et au plan, ainsi que l'organisation par le C.N.E.R.P. en 1991 d'un colloque sur les rapports entre Paris et l'Ile-de-France, **M. Jean-Pierre Balligand** a, tout d'abord, affirmé que l'aménagement du territoire posait essentiellement un problème de « mise en réseaux » et de connexions entre les différents acteurs du développement (élus, entreprises, banques, etc).

M. Jean-Pierre Balligand a ensuite estimé que l'aménagement du territoire traversait une crise très profonde due à la survenance d'une série de difficultés auxquelles les Français n'étaient pas habitués.

En premier lieu, il a souligné que la France, avec un modèle très centralisé d'aménagement du territoire, se trouvait dans une situation atypique en Europe. Il a fait observer que l'évolution de l'économie mondiale suscitant une très forte compétition pour la localisation des entreprises, la France se trouvait confrontée à des villes-régions qui constituent un atout important de certains de ses différents partenaires. Il a, en conséquence, déploré, face à cette Europe des villes, l'absence en France d'un maillage « villes-régions » en dehors du cas très spécifique de Paris, ville-capitale de niveau mondial et, dans une moindre mesure, de Lyon, voire de Toulouse.

En second lieu, **M. Jean-Pierre Balligand** a fait observer que la décentralisation se conjugait avec l'existence d'un Etat ayant une gestion à structure verticale, prise en charge par une haute fonction publique construite sur un modèle jacobin.

Enfin, il a souligné la difficulté du passage d'un Etat fort à un Etat modeste. À cet égard, il a estimé que le coût de fonctionnement de l'Etat était encore relativement élevé alors que l'aménagement du territoire implique principalement, à ses yeux, un effort de péréquation.

M. Jean-Pierre Balligand a ensuite estimé que le monde rural ne pouvait exister qu'en « réinventant l'urbanité ». A cette fin, il a jugé nécessaire de renforcer les

bourgs-centres constitués par les villes petites et moyennes.

En outre, soulignant la nécessaire articulation entre les zones urbaines et les zones rurales, d'une part, les capitales régionales et leur environnement, d'autre part, il a regretté que les contrats de plan Etat-régions tendent trop souvent à privilégier les capitales régionales.

M. Jean-Pierre Balligand a, par ailleurs, estimé que la création d'activités économiques sur l'ensemble du territoire rendait nécessaire une exonération partielle, de l'ordre de 20 %, des charges patronales pour les entreprises s'installant en milieu rural. Il a considéré que cette exonération pourrait être compensée à due concurrence par les entreprises demeurant en milieu urbain, sans que le coût pour ces dernières apparaisse excessif.

Il a également fait observer que le compte d'affectation spéciale alimenté par la taxation des bureaux en région parisienne, dont le Xe plan prévoyait l'utilisation pour le financement des infrastructures dans cette région, pourrait -pour autant qu'il subsiste- être destiné, dans le cadre du XIe plan, au financement du maillage entre les zones urbaines et rurales.

De même, il a estimé que des mesures pourraient être envisagées dans le cadre du fonds de compensation de la taxe à la valeur ajoutée.

M. Jean François-Poncet, président, s'est demandé s'il n'était pas contradictoire, d'une part, d'estimer que les villes-régions constituaient une force chez nos partenaires et, d'autre part, de regretter un effort excessif qui serait réalisé en France au profit desdites villes.

En réponse, **M. Jean-Pierre Balligand**, s'appuyant sur l'exemple italien de l'Emilie Romagne, a considéré qu'il était possible à la fois de renforcer le pôle régional et d'assurer un maillage des petites cités.

Jugeant nécessaire le passage d'un territoire «pyramidal» à un maillage du territoire, il lui a paru

nécessaire d'«innover» un territoire à partir d'une capitale régionale et d'organiser la péréquation financière ainsi que le transfert de compétences et de moyens notamment au profit des régions.

M. Alain Vasselle a alors émis la crainte que l'idée de relancer «l'urbanité» du monde rural ne conduise à une concentration excessive de moyens dans les bourgs-centres au détriment des autres communes. Faisant en outre observer que la pluri-activité deviendrait probablement inévitable pour les agriculteurs français, il a jugé nécessaire la création d'emplois de proximité. Souhaitant enfin une réforme de la fiscalité directe locale, il a estimé qu'une redistribution devrait être réalisée, au besoin à travers une spécialisation de la fiscalité par collectivité territoriale.

M. Bernard Barraux a souhaité qu'une compensation financière soit mise en oeuvre au profit des communes rurales qui consentent des efforts importants pour accueillir des habitants de la région parisienne pendant les week-ends et les périodes de vacances.

M. Louis Moinard a estimé que l'exonération des charges patronales pouvait intéresser essentiellement les entreprises, employeurs de main-d'oeuvre. Il a également regretté que les bourses scolaires soient accordées en fonction des revenus et non des coûts réellement supportés par les familles.

M. Henri Collard, après s'être interrogé sur les raisons pour lesquelles la déconcentration était encore insuffisante, et avoir déploré la décision récente de créer de nouvelles universités en Ile-de-France, a jugé essentiel le rôle de l'Etat en matière de péréquation.

M. Jean Huchon, rapporteur, a souligné la persistance de distorsions injustifiées entre collectivités locales pour la répartition de la dotation globale de fonctionnement.

M. Jean-Marie Girault a souligné, pour sa part, l'effort fiscal très important consenti dans les villes.

Mme Anne Heinis a, quant à elle, relevé les dépenses très élevées supportées par les villes-centres.

M. André Egu a souligné qu'il était difficile de demander des efforts de fiscalité plus importants aux petites communes alors que les différences de revenus entre foyers fiscaux sont souvent très grandes.

M. Jean François-Poncet, président, rappelant que le potentiel fiscal résultait du rapport entre les sommes perçues au titre des impôts et le nombre d'habitants, a fait observer qu'il ne prenait pas en compte les différences de situation entre, d'une part, les communes urbaines dans lesquelles la taxe professionnelle jouait un rôle essentiel et, d'autre part, les communes rurales où cette taxe était d'un faible rendement en général.

Soulignant, une nouvelle fois, que l'espace rural n'apparaissait pas comme une priorité gouvernementale et que les problèmes de répartition de ressources n'avaient toujours pas été réglés, il s'est interrogé sur les motifs de «l'inertie de la politique actuelle de l'aménagement du territoire».

En réponse, **M. Jean-Pierre Balligand**, s'agissant, en premier lieu, de la dotation globale de fonctionnement, a estimé que la dotation dont bénéficient les bourgs-centres était insuffisante par rapport aux coûts effectifs supportés par eux. Il a, à cet égard, relevé notamment que les ruraux voulant désormais vivre comme les habitants des villes, il en résultait des charges considérables pour les villes-centres que la seule taxe professionnelle ne suffisait pas à couvrir.

S'agissant, en second lieu, de «l'inertie de la politique de l'aménagement du territoire», il a jugé qu'une confiance excessive avait été placée dans la décentralisation pour régler les problèmes d'aménagement du territoire et regretté que l'idée de péréquation n'ait pas été approfondie.

Il a ensuite souligné que la situation très «tendue» dans les villes, due à la dégradation du tissu urbain, avait fait l'objet de remèdes ponctuels au détriment d'une politique globale d'anticipation.

Il a, par ailleurs, estimé nécessaire de dissocier les fonctions ministérielles relatives à la sécurité publique de celles portant sur la décentralisation, la planification et l'aménagement du territoire.

Evoquant la pluri-activité des agriculteurs, il a souhaité une prise en compte des impératifs de l'aménagement du territoire dans l'implantation des activités économiques innovantes, comme celles, par exemple, liées au bio-carburant.

Enfin, s'agissant du problème de «l'urbanité», **M. Jean-Pierre Balligand** a souligné les conséquences de ce qu'il a appelé une «dilatation» du territoire, caractérisée par un habitat situé parfois à 40 ou 50 kms du lieu de travail.

M. Jean François-Poncet, président, après avoir rappelé la proposition de la précédente mission d'information, chargée d'étudier les problèmes posés par l'avenir de l'espace rural français, de créer un ministère d'Etat de l'aménagement du territoire, qui regrouperait le plan et la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (D.A.T.A.R.), a, pour finir, jugé concevable de détacher la direction générale des collectivités locales du ministère de l'intérieur.

Mardi 12 janvier 1993 - Présidence de M. Jean François-Poncet, président.- La mission a procédé à l'audition de **M. Jean-Pierre Dufay**, directeur général de l'institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France (I.A.U.R.I.F.), qui était accompagné de **MM. René Bréchet** et **Gérard Lacoste**, collaborateurs du même organisme.

M. Jean François-Poncet, président, a rappelé le souci de la mission de dépasser le clivage Paris-province et

évoqué les deux grands problèmes auxquels se trouve confrontée toute politique d'aménagement du territoire, à savoir la désertification rurale et le mal des banlieues. Il s'est interrogé sur les moyens de rendre compatibles entre eux le développement de Paris et celui du reste du territoire.

M. René Bréchet a alors exposé les principales conclusions d'une étude réalisée à la demande de l'I.A.U.R.I.F. par «Plant Location International», cabinet bruxellois spécialisé dans le conseil à l'implantation de firmes multinationales, sur la position concurrentielle de l'Ile-de-France par rapport à six autres grandes métropoles européennes.

Précisant que l'étude réalisée n'était pas une étude d'image mais une étude en grandeur réelle, basée sur des projets concrets d'établissement d'entreprises, 101 projets précisément, **M. René Bréchet** a observé qu'au regard de leur position concurrentielle respective, les métropoles étudiées pouvaient être réparties en trois groupes : Francfort, «la coûteuse vedette» ; quatre «clubs champions» : l'Ile-de-France, la «Randstad» néerlandaise, le sud-est londonien et Bruxelles ; enfin, la «deuxième division» : Milan et Madrid.

M. René Bréchet, ayant souligné la position satisfaisante de l'Ile-de-France, a indiqué les forces et faiblesses de celle-ci par rapport aux critères qui paraissent déterminer les décisions d'implantation des firmes. Insistant sur la nécessaire excellence à démontrer dans chacun des domaines pris en considération par les investisseurs, il a appelé l'attention sur les efforts à réaliser en matière de transports et de logement et, d'une certaine façon, en matière de climat social et de maîtrise des langues étrangères par les habitants de l'Ile-de-France.

M. Gérard Lacoste a alors poursuivi l'exposé en commençant par comparer la situation de l'emploi de l'Ile-de-France et du reste du territoire. Il a, d'abord, indiqué que si la proportion de la population française

vivant en Ile-de-France était la même -18,8 %- en 1990 qu'en 1975, la population active y avait crû moins vite que sur le reste du territoire. Il a, ensuite, noté que la part des personnes employées dans l'emploi total était passée de 22,4 % en 1975 à 23 % en 1990 et qu'en même temps, si 24,3 % des chômeurs vivaient en Ile-de-France en 1975, ce chiffre avait été ramené à 16,8 % en 1990. Il a expliqué cette situation par l'importance particulière des phénomènes de prolongation des études, des départs plus précoces à la retraite et par l'absence d'effets sur l'emploi régional de la dégradation de l'emploi agricole. Il a cependant observé que l'emploi salarié progressait moins vite en Ile-de-France que dans le reste de la France.

M. Gérard Lacoste a ensuite abordé la question du financement des équipements publics. Il a d'abord souligné que le montant annuel des dépenses d'investissement public par habitant en Ile-de-France, était très voisin -3.403 francs- de la moyenne nationale - 3.473 francs- si l'on ne s'en tient pas aux seuls investissements directs et si l'ensemble des investissements et, en particulier, ceux réalisés via l'économie mixte, est pris en compte.

Il a, ensuite, contesté que la province finance l'Ile-de-France en faisant observer :

- que, dans le cadre des contrats Etat-régions 1989-1993, la région Ile-de-France apportait 63 % du financement contre 54,2 % pour les contrats de la précédente génération ;

- que la contribution de l'Ile-de-France au budget de l'Etat et aux comptes de la sécurité sociale excédait ce qu'elle recevait en retour si bien que le montant des transferts de l'Ile-de-France vers la province s'élevait en 1989 à environ 160 milliards de francs.

M. Jean François-Poncet, président, s'est interrogé sur la signification de ces données et a observé qu'elles confortaient l'image d'une Ile-de-France particulièrement bien dotée.

M. André Fosset et M. Lucien Lanier ont suggéré qu'un chiffrage des transferts par habitant ferait sans doute apparaître, en revanche, l'effort de l'Ile-de-France pour la province ; **M. Gérard Larcher, rapporteur**, a estimé qu'il était d'autant plus nécessaire de connaître avec précision le montant des transferts financiers que, sous l'effet de la multiplication des dotations spéciales, leur consistance globale était difficile à appréhender.

M. Gérard Lacoste a, pour finir, confirmé que la croissance démographique de l'Ile-de-France avait repris, entre 1982 et 1990, en raison d'une démographie naturelle plus élevée qu'ailleurs et d'une résorption de son déficit migratoire.

Sur ce sujet, **M. Pierre Laffite** a estimé souhaitable de préciser la structure par âge des mouvements migratoires et s'est enquis du point de savoir si Paris ne bénéficiait pas d'un solde migratoire positif dans les tranches d'âge actif.

M. René Bréchet a alors présenté les résultats d'une simulation des effets macro-économiques d'une plus grande dispersion des hommes et des activités économiques sur le territoire. Partant du constat d'un écart de productivité en niveau de l'ordre de 35 % en faveur de l'Ile-de-France, il a noté que cette étude concluait que, si la productivité était, en Ile-de-France, semblable au niveau moyen français, le produit intérieur brut national serait inférieur de 7 % par rapport à ce qu'il est. Il a, toutefois, indiqué que les coûts environnementaux de la concentration parisienne n'avaient pas été calculés.

M. Jean François-Poncet, président, a fait observer que de ces données relatives aux productivités comparées de l'Ile-de-France et du reste du territoire, il ne fallait pas conclure qu'une délocalisation des entreprises en dehors de l'Ile-de-France amènerait une baisse de leur productivité.

M. Jean-Pierre Dufay a alors souligné la généralité du phénomène de constitution de grandes

métropoles dans les pays développés et l'intérêt qu'il y avait à lutter contre la désertification rurale et la dégradation des franges urbaines. Il a estimé que l'apparition de nouvelles technologies pourrait probablement freiner ces phénomènes et qu'une des voies d'un développement mieux équilibré résidait, sans doute, dans l'amélioration des synergies entre les régions.

M. Jean Huchon, rapporteur, évoquant le département du Maine-et-Loire dont il est l'élu, a indiqué que les ensembles urbains disposaient souvent de plus de moyens que les communes rurales.

M. Jean François-Poncet, président, s'est inquiété de savoir si le phénomène de constitution de grandes métropoles était vraiment général dans les pays développés ou si, au contraire, il ne fallait pas y voir une spécificité française.

M. Roland du Luart, rapporteur, ayant évoqué l'obstacle que pouvait constituer le nombre élevé de régions en France, **M. René Bréchet** a répondu qu'un des moyens de surmonter ce handicap était d'assurer un meilleur partenariat entre les régions.

M. Pierre Laffite, citant l'exemple de Sophia-Antipolis, a exprimé les réserves que lui inspirait l'étude sur la productivité comparée des régions. Puis, rappelant la similitude des régions allemandes et françaises à bien des points de vue, il a souligné que la différence principale entre les deux pays résidait dans la plus grande dispersion géographique des décideurs en Allemagne. Enfin, il s'est demandé si le niveau de productivité des entreprises de l'Île-de-France ne chuterait pas sensiblement si elles devaient supporter les coûts, en particulier de transport, qu'elles externalisent actuellement.

M. Lucien Lanier a insisté pour que la perspective d'un meilleur aménagement du territoire ne conduise pas à occulter l'intérêt des activités économiques qui y contribueraient.

M. Jean François-Poncet, président, a, pour finir, estimé que l'existence de plusieurs pôles de développement sur le territoire national était, sans doute, préférable à l'existence d'un pôle unique et qu'une des questions centrales était celle des moyens de faire bénéficier de ces centres les régions voisines.

Jeudi 14 janvier 1993 - Présidence de M. Jean François-Poncet, président.- Au cours d'une première séance, tenue dans la matinée, la mission a tout d'abord procédé à l'audition de M. Gilbert Carrère, conseiller-maître à la Cour des Comptes, auteur du rapport «transports-destination 2002».

A titre liminaire, **M. Jean François-Poncet, président**, a indiqué que la mission d'information s'interrogeait sur l'adaptation des schémas de transports existants aux nécessités de l'aménagement du territoire ainsi que sur l'état de réalisation des programmes en cours.

M. Gilbert Carrère a tout d'abord jugé nécessaire de situer le débat sur les transports dans sa nature et sa signification.

Faisant référence au débat très ouvert qui avait précédé la séparation de la poste et des télécommunications, il a fait observer qu'une telle démarche avait également inspiré le débat sur les transports.

Il a ensuite relevé l'existence dans certains pays, tel le Canada, d'une réflexion suivie en matière de transports, notamment à travers une commission étudiant régulièrement la question sur une période de trois ans.

Il a, par ailleurs, fait état des travaux réalisés par plusieurs institutions : ceux du commissariat général du Plan qui devraient, selon lui, faire référence ; ceux de la Commission européenne qui démontrent un très grand pessimisme sur l'asphyxie des transports routiers ; ceux de

la Cour des Comptes qui a jugé nécessaire d'établir sur le sujet un rapport indépendant de son rapport public.

Enfin, il a indiqué que le rapport «Transports-Destination 2002» avait été précédé de plusieurs colloques, tables rondes, enquêtes d'opinions et avait donné lieu à un partenariat avec la presse quotidienne régionale.

M. Gilbert Carrère, présentant ensuite les principales conclusions de ce rapport, a, en premier lieu, indiqué qu'il mettait en évidence le contraste entre la perception désormais très claire par l'opinion publique de la diversité des modes de transports et la vision des pouvoirs publics qui est restée très uniforme. Il a notamment relevé, qu'à la différence des pays voisins, la France avait très peu développé le transport combiné et se désintéressait apparemment du transport fluvio-maritime.

Sur une question de **M. Jean François-Poncet**, président, **M. Gilbert Carrère** a souligné l'intérêt de la notion de plates-formes multimodales permettant la mise en oeuvre de modes de transports combinés, associant notamment le rail et la route.

En second lieu, **M. Gilbert Carrère** a indiqué que l'opinion publique ne percevait désormais plus la question des transports à travers les seuls axes Paris-province. Il a, à cet égard, fait état d'une volonté que soit instituée une liaison transversale par T.G.V. entre Bâle et Mulhouse ainsi qu'entre Bordeaux, Toulouse et Gênes ou Barcelone.

M. Gilbert Carrère a, par ailleurs, relevé l'acceptation par l'opinion publique des péages autoroutiers. Soulignant que la modulation du péage selon le jour, le mois et l'itinéraire choisi était désormais entrée dans les moeurs, il a estimé que le péage pouvait constituer une modalité efficace de régulation de l'activité routière.

M. Gilbert Carrère a ensuite souligné la forte perception par l'opinion publique de certains mouvements contraires tels que le contraste entre, d'une part, la

paralyse des transports dans certaines zones et, d'autre part, leurs très grandes insuffisances dans d'autres zones, ou encore le déséquilibre entre les villes desservies par le T.G.V. et celles qui ne bénéficient pas d'une telle desserte.

A cet égard, il a estimé que de nouvelles modalités juridiques et techniques devraient permettre, notamment par la voie de conventions, de desservir des villes moyennes qui ne sont pas couvertes par le T.G.V. et que la péréquation devrait répondre aux besoins des zones peu peuplées.

Abordant ensuite le problème des financements, **M. Gilbert Carrère** a fait observer qu'il soulevait essentiellement la question de l'intervention de capitaux privés.

S'appuyant sur une étude réalisée par M. Philippe Essig concernant le T.G.V. Est, il a relevé qu'aucune solution financière exclusivement française n'avait paru viable et que les apports de la région n'étaient pas apparus suffisants pour couvrir l'ensemble des besoins de financement.

Mais après avoir fait observer que l'opportunité de financements privés faisait l'objet d'analyses contradictoires, il a considéré qu'elle ne pouvait être assurée que sous réserve de l'existence de garanties apportées aux investisseurs privés.

Faisant état des deux expériences très spécifiques d'Eurotunnel et d'Orly-Val, il a estimé que les limites dans lesquelles la participation d'investisseurs privés pouvait être satisfaisante, étaient étroites et qu'une telle participation supposait un aménagement du régime de la concession impliquant, outre un allongement de sa durée, une liberté tarifaire progressive.

Puis sur une interrogation de **M. Jean François-Poncet, président**, concernant le tracé et le rythme de réalisation des autoroutes, **M. Gilbert Carrère** a fait observer que, tant pour les autoroutes que pour le T.G.V., c'était la rentabilité présumée qui avait fondé, le

plus souvent, les décisions prises en la matière. Il a, en conséquence, considéré que la réalisation d'itinéraires transversaux supposerait l'intégration d'autres critères. Il a fait remarquer que la péréquation entre les sociétés d'autoroutes, dont la capacité de réalisation est actuellement limitée, pourrait permettre une mise en oeuvre plus rapide des programmes autoroutiers.

Enfin, **M. Gilbert Carrère**, après avoir jugé nécessaire de prendre en compte la validité de chaque mode de transport pour les liaisons internationales, a souligné l'intérêt de la création d'un fonds d'aménagement du territoire.

M. Jean François-Poncet, président, après avoir pris acte du poids du critère de rentabilité dans la conception des tracés autoroutiers ainsi que du rôle potentiel de la péréquation, a souligné le problème des raccordements de certaines zones aux zones bien desservies par les transports. Relevant que, dans les zones à faible densité de population, la multimodalité devrait être privilégiée, il a noté que les itinéraires à débouchés internationaux méritaient un traitement particulier.

M. François Gerbaud s'est interrogé sur les raisons de l'insuffisance actuelle de la multimodalité qui paraît, selon lui, réservée à la seule région parisienne.

Souhaitant avoir des précisions sur les conditions de mise en oeuvre de cette complémentarité souhaitable entre les différents modes de transports, il s'est ensuite demandé si l'absence d'une volonté de planification ne constituait pas un handicap. Enfin, il a jugé nécessaire de surmonter les égoïsmes régionaux en ce qui concerne la desserte par le T.G.V..

En réponse, **M. Gilbert Carrère** a fait observer que la France était caractérisée, outre par le rattachement discutable des transports au ministère de l'équipement, par une excessive séparation entre la réalisation des équipements et leur gestion.

Il a regretté que les schémas directeurs soient conçus indépendamment les uns des autres et sans considération avec les schémas établis au plan européen.

Indiquant que, tant en Allemagne qu'aux Pays-Bas, un débat d'orientation sur les transports avait lieu au Parlement tous les cinq ans, il a, par ailleurs, déploré que le Parlement français ne traite du problème des transports qu'à l'occasion de la discussion budgétaire. Il a, en conséquence, considéré qu'un débat d'orientation périodique permettrait l'homogénéisation des schémas directeurs qui pourraient ensuite faire l'objet d'un aménagement périodique.

Sur la notion de multimodalité, il a fait observer que le T.G.V. avait renouvelé le débat en ce qui concerne les lignes aériennes intérieures et que le schéma directeur de l'Ile-de-France aurait également une influence sur cette question à travers le projet de création d'un troisième aéroport.

M. Félix Leyzour, faisant observer que l'idée d'une complémentarité entre le rail et la route, bien que progressant dans les esprits, reculait dans les faits, a jugé nécessaire l'établissement d'un plan au niveau national. Il s'est ensuite interrogé sur l'éventuelle incompatibilité des équipements du réseau S.N.C.F. avec le transport de camions par la voie du rail.

M. André Egu, après avoir regretté l'absence d'un véritable plan pour l'organisation des transports, a souhaité que le schéma directeur d'aménagement de l'Ile-de-France ne se traduise pas par le sacrifice de la province, et jugé nécessaire d'aider les départements et les régions afin de les doter de moyens adaptés à l'aménagement du territoire.

En réponse, **M. Gilbert Carrère** a tout d'abord estimé que les difficultés techniques devront être surmontées préalablement à la mise en oeuvre effective de la multimodalité.

Il a ensuite considéré que l'Etat et la Communauté européenne devraient établir un programme pour le transport combiné qui ne devrait pas exclure l'éventualité de certaines contraintes.

Revenant ensuite sur la question des relations entre l'Ile-de-France et la province, il a jugé que les craintes exprimées pour celle-ci, ne lui paraissaient pas fondées à court et moyen termes. S'agissant plus particulièrement de l'aménagement des transports en région parisienne, il a estimé que l'échelon régional devrait y être renforcé.

Enfin, M. Gilbert Carrère a souhaité que la conception de l'urbanisme et du développement local ou régional intègre véritablement les contraintes en matière de transports.

La mission a ensuite procédé à l'audition de M. Gérard-François Dumont, professeur à l'université de Paris-Sorbonne, directeur-adjoint de l'Institut d'urbanisme et d'aménagement.

M. Gérard-François Dumont a commencé son exposé en décrivant les quatre «illusions» sur lesquelles repose, selon lui, l'appréhension de l'espace géographique français. Il a tout d'abord mentionné «l'illusion statistique» qui pourrait laisser croire que le déclin démographique des zones rurales est enrayé alors qu'en réalité les gains de population constatés dans les communes de moins de 2000 habitants sont dus exclusivement aux collectivités périurbaines. Il s'est ensuite élevé contre ce qu'il a appelé «l'interprétation mythique de la banane bleue», c'est-à-dire contre l'idée selon laquelle seules les zones les plus densément peuplées sont aptes à bénéficier d'un réel développement économique. M. Gérard-François Dumont a également dénoncé l'opposition qu'il a qualifiée de stérile entre Paris et la province. D'une part, a-t-il précisé, les vingt et une régions françaises doivent concevoir leur rapport avec la capitale en termes de complémentarité ; d'autre part, il a donné des exemples prouvant que de très forts déséquilibres existaient à l'intérieur des régions elles-

mêmes, entre la métropole et les zones rurales. Il a enfin souligné la «tentation constructiviste» qui guette parfois les pouvoirs publics. S'agissant, en particulier, de la loi de 1992 sur l'administration territoriale de la République, il a regretté qu'aient été créées deux nouvelles formules de coopération intercommunale alors que la trentaine déjà existante pouvait être perfectionnée.

M. Gérard-François Dumont a alors présenté les quatre aspects marquants de la situation française en matière d'aménagement du territoire. Il a, en premier lieu, souligné l'abandon relatif à l'aménagement du territoire depuis le début des années 1980 : ce qu'il appelé le «déménagement du territoire». Ensuite, développant le thème selon lequel des zones peu denses sur le plan démographique pouvaient jouir cependant d'un haut niveau de vie, il a précisé que le seul indicateur significatif, de ce point de vue, était celui de la composition de la population par tranches d'âge. Il a ainsi détaillé les départements souffrant de «désertification sociale» du fait de l'accroissement proportionnel de l'élément âgé du peuplement et relevé que seules l'Ile-de-France, la métropole lyonnaise et certaines zones frontalières bénéficiaient du dynamisme suffisant pour assurer leur développement grâce à la prédominance des classes jeunes.

M. Gérard-François Dumont a ensuite abordé la troisième caractéristique de l'aménagement du territoire, à savoir l'apparition du concept de «concurrence spatiale» entre les territoires. Il a, en effet, exprimé l'idée selon laquelle ces territoires étaient devenus de véritables acteurs économiques sur le marché, désormais international, de l'implantation des entreprises. Cependant, a-t-il ajouté, la quatrième réalité de l'aménagement du territoire en France tient dans le syllogisme implicite qui affirme que le monde rural se confond avec l'agriculture et que, ce secteur n'étant plus créateur d'emplois, le monde rural ne peut être tenu pour un espace concurrentiel. Il s'est élevé contre cette

représentation en soulignant l'importance des emplois générés en amont et en aval par l'agriculture.

M. Gérard-François Dumont a conclu ces analyses liminaires en préconisant la mise en oeuvre d'une véritable politique d'aménagement du territoire reposant sur de nouvelles bases.

Il a tout d'abord estimé que les méthodes d'approche devaient être considérées à nouveau en recourant, notamment, au concept de «concurrence spatiale» entre les territoires, de préférence à l'ancienne opposition villes-campagnes, au terme de laquelle le développement des premières devait être entravé pour permettre la revitalisation des secondes.

Il a ensuite présenté quelles devaient être, à son sens, les cinq finalités d'une politique d'aménagement du territoire. La première d'entre elles, a-t-il indiqué, est la mise en oeuvre du «principe d'équivalence» qui emporte comme conséquence la distribution sur l'ensemble du pays, d'équipements collectifs et de moyens de communication de même qualité, ainsi qu'une meilleure préréquation des ressources, notamment par une réforme de la dotation globale de fonctionnement.

La deuxième finalité, selon lui, est la «liberté de choix» pour le lieu d'installation des personnes. Elle implique, a-t-il précisé, que la création d'une station de TGV, par exemple, s'accompagne de la mise en place d'un maillage dense et étendu de desserte de cette nouvelle implantation.

M. Gérard-François Dumont a présenté les trois dernières finalités d'une politique d'aménagement du territoire comme étant, d'une part, le renforcement des principes de solidarité et de subsidiarité qui passe par une meilleure synergie entre les différents niveaux de décision, d'autre part, la recherche d'un équilibre humain et écologique grâce à des créations à échelle humaine, et enfin la mise en oeuvre du concept de «sociabilité»

intégrant la solidarité entre les générations et un développement harmonieux des associations.

Prolongeant sa réflexion sur les caractéristiques d'une nouvelle politique d'aménagement du territoire, **M. Gérard-François Dumont** a, alors, affirmé la nécessité d'une démarche volontariste et préconisé, en ce sens, certaines actions à fort contenu symbolique. Il a, par exemple, souhaité que les pouvoirs publics enrayment la perte d'identification liée à la concentration géographique des maternités, par l'inscription sur la carte d'identité du lieu où l'enfant a effectivement passé ses premières années et non nécessairement de celui où il est né.

Il a enfin conclu son propos en souhaitant que l'on procède à une révision du rôle de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR). A son avis, celle-ci doit devenir un instrument confié concomitamment à l'Etat et aux régions et chargé d'une triple mission : veiller à l'application du principe d'équivalence, collecter l'information et permettre l'échange d'expériences entre les différents acteurs locaux à tous les niveaux.

En réponse à **M. Gérard Larcher**, rapporteur, qui s'interrogeait sur la responsabilité de la décentralisation dans l'accroissement des disparités déjà existantes entre les collectivités locales ainsi que sur le rôle éventuellement «péréquateur» que l'Etat pourrait être amené à jouer à l'avenir, **M. Gérard-François Dumont** a rappelé qu'en Europe, les Etats de structure fédérale disposaient des politiques d'aménagement du territoire les plus efficaces. Il a, toutefois, ajouté que ce constat n'était pas contradictoire avec celui selon lequel seul un Etat fort peut permettre la réussite d'un processus de décentralisation, condition qui n'est pas réalisée en France aujourd'hui.

Revenant sur l'exposé de **M. Gérard-François Dumont**, **M. René-Pierre Signé** a fait remarquer que la politique d'aménagement du territoire était, en fait, tombée en déshérence avant le début des années 1980.

M. Jean François-Poncet, président, a confirmé cette analyse en faisant remonter cet abandon à la crise pétrolière, alors que d'autres priorités économiques étaient apparues, justifiant, à l'époque, cet abandon.

M. Jean-Marie Girault s'est, ensuite, demandé si le nombre des communes françaises, supérieur à celui cumulé des onze autres Etats membres de la Communauté européenne, n'était pas la principale entrave à la mise en oeuvre d'une politique d'aménagement du territoire. Sur ce point, **M. Gérard-François Dumont** a jugé qu'il fallait se garder des comparaisons avec le reste de l'Europe et que les 500.000 élus locaux de notre pays formaient un maillage social irremplaçable. Si l'intercommunalité est devenue indispensable, a-t-il ajouté, elle ne doit pas être imposée mais simplement encouragée par une correction des mécanismes de la dotation globale de fonctionnement (D.G.F.) par exemple.

M. Lucien Lanier a émis l'hypothèse selon laquelle des institutions issues du régime centralisé avaient été plaquées sur la décentralisation. Il s'est interrogé, en conséquence, sur la nécessité d'un aménagement profond de nos institutions afin d'éviter un dévoiement de la décentralisation. Abondant dans le sens de cette analyse, **M. Gérard-François Dumont** a estimé qu'il n'y avait, en effet, pas eu une déconcentration suffisante de l'action des administrations centrales et que des assouplissements devaient être apportés à l'exercice de leurs prérogatives par les collectivités locales, notamment en matière fiscale. En outre, a-t-il précisé, une clarification de la décentralisation s'impose au terme de laquelle l'Etat se déchargerait d'une partie des actions qu'il ne sait plus aujourd'hui gérer au profit des différents échelons territoriaux.

En réponse à une question de **M. François Gerbaud** relative aux conséquences de la réalisation du «scénario de l'inacceptable» décrit par la D.A.T.A.R. en 1971 et qui prévoyait, à terme, une concentration exclusive de la population française sur une faible partie du territoire,

M. Gérard-François Dumont a jugé que ce cas de figure se traduirait par une perte de compétitivité de notre pays par rapport aux autres Etats européens du fait, d'une part, du coût très élevé des infrastructures générés par cette concentration et, d'autre part, du coût écologique de l'absence d'entretien du reste du territoire.

M. Alain Vasselle s'est ensuite interrogé sur la pertinence de l'idée selon laquelle il n'existe pas de rapport direct entre densité démographique et niveau de développement économique. Il a, ensuite, fait remarquer que si l'agriculture générait des emplois, ceux-ci n'étaient pour la plupart pas localisés dans l'espace rural.

Sur le premier point, **M. Gérard-François Dumont** a rappelé qu'à ses yeux le critère déterminant était le dynamisme de la structure démographique d'un peuplement et non la densité démographique du territoire envisagé. Pour illustrer son propos, il a ainsi indiqué que la densité de certaines zones rurales se maintenait, voire progressait, du fait, en particulier, de l'allongement de la durée de la vie sans pour autant que ces régions bénéficient d'un dynamisme permettant d'assurer leur survie. Sur le second point, il a estimé que la relocalisation des emplois dans les zones rurales était victime de blocages culturels. Selon lui, en effet, les investisseurs ont un regard urbain, essentiellement «festif» sur la ruralité alors que cet espace peut être aussi créatif qu'il l'a été dans le passé.

Au cours d'une seconde séance, tenue dans l'après-midi, la mission a procédé à l'audition de **M. Yves Madiot, professeur à l'Université de Poitiers**.

M. Jean François-Poncet, président, s'est félicité que l'audition de **M. Yves Madiot** offre l'occasion de préciser la problématique de l'aménagement du territoire, de répondre à la question de la justification économique d'une telle politique, d'apprécier le bien-fondé du développement de la région parisienne et, enfin,

d'envisager les moyens d'un renforcement de la décentralisation.

M. Yves Madiot a d'emblée estimé que l'aménagement du territoire posait des problèmes anciens sur «un territoire neuf». Il a énuméré les trois grands problèmes que sont les effets déséquilibrants de l'ensemble Paris-Ile-de-France pour le reste du territoire, le déclin des zones rurales fragiles et l'agencement des compétences des autorités publiques. Puis il a mis en évidence la nouveauté du contexte de la politique d'aménagement du territoire en 1993 :

- l'ouverture du territoire national qui rend difficiles les politiques volontaristes ;

- la constitution de réseaux européens de métropoles ;

- enfin, la décentralisation des compétences qui conduit les différentes collectivités locales à gérer leur territoire dans une perspective de concurrence entre elles.

M. Yves Madiot a, alors, indiqué les quatre axes porteurs, à ses yeux, d'un meilleur aménagement du territoire.

Premier axe : il faut réaffirmer le principe de la priorité régionale battu en brèche par la multiplication des aides locales et l'insuffisance de plans régionaux que, seules, cinq régions ont élaboré pour la période 1989-1993. Cela suppose :

- un renforcement des pouvoirs financiers des régions françaises actuellement moins bien pourvues que leurs homologues européennes ; les budgets des régions françaises représentent ainsi, selon M. Madiot, 2 % du budget de l'Etat, contre 15 % en Italie, 25 % en Espagne et 40 % en Allemagne et en Belgique ;

- le cantonnement de l'Etat autour de quelques missions : les négociations européennes, la prospective, l'établissement de grands systèmes de péréquation et le financement des grandes infrastructures ;

- la dévolution législative aux régions d'une exclusivité de compétence pour l'élaboration des schémas directeurs, l'attribution des aides économiques et la négociation des contrats de plan ;

- la réactivation des contrats de plan que des programmations concurrentes ne devraient pas entraver.

Deuxième axe : il faut renforcer la coordination administrative, condition de l'efficacité des actions entreprises en raison du caractère interministériel de l'aménagement du territoire.

A cet effet :

- la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) devrait être définitivement rattachée au Premier ministre ;

- le comité interministériel de l'aménagement du territoire (CIAT) devrait être maintenu à un haut niveau d'activité et saisi de tous les projets de nature à structurer le territoire ;

- la coordination entre l'Etat et les collectivités locales devrait se faire à l'échelon régional autour du préfet de région et à l'occasion, en particulier, des contrats de plan ;

- l'évaluation des actions devrait être systématique ;

- enfin, le dialogue entre les administrations et le secteur privé sortirait amélioré d'une simplification des points de contact au niveau régional.

Troisième axe : il convient de réactiver les travaux de prospective, efficaces substitués à la planification et instruments d'aide à la décision dans un domaine où la durée constitue une dimension de première importance.

Quatrième axe enfin : il est souhaitable de consacrer l'ensemble «ville-région», tant pour les quelque onze métropoles à vocation européenne que, dans les zones rurales, pour les bourgs-centres qui pourraient être le

siège de programmes de croissance pour la zone dont ils constitueraient le coeur.

Après cet exposé, **M. Yves Madiot** s'est attaché à présenter quelques réflexions sur les justifications économiques d'une politique d'aménagement du territoire. Rappelant l'aversion des théories libérales pour toute intervention dans ce domaine, il a relevé que, dans l'ensemble, les pays dotés d'une économie de marché consacraient cependant d'importants moyens à l'aménagement du territoire et qu'en particulier, le montant des aides en Allemagne était six fois plus important qu'en France.

Il a estimé que, s'il était difficile d'évaluer les coûts de la surconcentration urbaine, certaines études révélaient qu'un meilleur aménagement du territoire permettrait de limiter la demande sociale d'équipements collectifs et de valoriser des zones rurales offrant de moindres coûts, tout en rappelant que le coût de la croissance urbaine était, semble-t-il, optimal pour les villes de 200.000 habitants.

M. Gérard Larcher, rapporteur, a rappelé que la fonction de capitale de Paris imposait à cette ville des coûts particuliers ; il a souligné que le niveau des équipements collectifs n'était pas décisif s'agissant de flux migratoires, comme la poursuite de la croissance démographique en Ile-de-France le montre -malgré la crise du logement qui y sévit-. Enfin, il s'est interrogé sur l'affaiblissement de la position concurrentielle de Paris en Europe qu'un maniement systématique de l'agrément administratif ne manquerait pas, à ses yeux, de produire.

M. François Gerbaud a souligné, pour sa part, le niveau élevé des coûts en région parisienne et la nécessité d'une péréquation entre les régions.

M. Jean-Marie Girault a estimé que le nombre des communes en France rendait nécessaire d'inventer des formules facilitant l'aménagement du territoire, puis, après avoir rappelé l'importance des coûts économiques et

financiers, en particulier en matière de transports, que la concentration de l'agglomération parisienne impose au pays, il s'est demandé si le concept des «villes à une heure de Paris» n'était pas de nature à renforcer encore le poids de la région parisienne.

M. Jean François-Poncet, président, s'est inquiété de savoir si l'Ile-de-France n'était pas en passe d'atteindre un seuil de développement où les coûts deviennent très fortement croissants.

M. Gérard Larcher, rapporteur, a témoigné de l'attention portée par les élus d'Ile-de-France à cette question.

M. Alain Vasselle s'est interrogé sur la possibilité de réaliser un développement concomitant de métropoles de niveau européen, de bourgs-centres et de zones rurales et sur les raisons du choix de l'échelon régional de préférence à l'échelon départemental pour assurer l'aménagement du territoire.

M. Louis Moinard a exprimé ses craintes sur les conséquences pour le territoire d'une administration trop étroitement subordonnée à l'équilibre financier des grands services publics.

M. Yves Madiot a, alors, dit son accord avec les observations des différents intervenants en soulignant le problème de la cohérence entre l'objectif d'amélioration de l'efficacité des services publics et le souci de maintenir les services publics non rentables. Il a, également, considéré que la région était mieux dimensionnée que le département pour conduire des actions efficaces s'agissant d'aménagement du territoire.

M. Jean François-Poncet, président, a, pour finir, observé que la région était peut-être un échelon à choisir pour régler nombre de questions d'aménagement du territoire, mais, qu'à ses yeux, le couple «communes-conseil général» permettait de résoudre au mieux les difficultés des zones rurales.

La mission commune a ensuite procédé à l'audition de **M. Emile Arrighi de Casanova**, membre du Conseil économique et social.

M. Emile Arrighi de Casanova, à titre liminaire, a rappelé que son exposé avait pour but d'explicitier comment le Conseil économique et social appréhendait la politique d'aménagement du territoire. Dans ce but, il a commencé par dresser un "état des lieux". Il a rappelé que, sous la dénomination des «trente glorieuses», la politique d'aménagement du territoire avait été conçue comme un grand dessein chargé, notamment, de modérer la croissance de la région parisienne, de mener à bien l'industrialisation des régions, jusqu'alors un peu délaissées, situées à l'Ouest d'une ligne Le Havre-Marseille, et de rééquilibrer le rapport Paris-province par la création de «métropoles d'équilibre». Il a souligné que cette politique qui avait connu un certain succès était soutenue par un véritable mouvement d'opinion. Toutefois, il a constaté qu'elle était en recul depuis 1975 puisqu'à cette date, la région parisienne avait crû à nouveau, les métropoles d'équilibre, si elles pouvaient se targuer d'une certaine réussite démographique et économique, n'avaient pas atteint leur but comme source d'initiative et pôles d'excellence et les zones rurales fragiles s'étaient désertifiées.

Il a émis plusieurs hypothèses sur les causes du déclin de la politique d'aménagement du territoire : rôle de la crise économique, développement des services qui se sont concentrés sur Paris, ambivalence de la décentralisation qui a reconnu la compétence des régions en cette matière mais n'en a pas défini le contenu, rôle accru des instances communautaires mais sans véritable concertation avec la politique de la France en ce domaine.

M. Emile Arrighi de Casanova s'est ensuite attaché à définir des objectifs souhaitables pour réhabiliter la politique d'aménagement du territoire. Il a, tout d'abord, souligné l'importance de la recherche d'un équilibre entre Paris et la province, en rappelant que Paris

était un atout pour la France avec sa pluralité de fonctions. Il a évoqué, ensuite, la vocation spécifique et l'identité des régions qu'il faudrait savoir valoriser essentiellement par trois types d'actions : la croissance du rayonnement de la capitale régionale, une meilleure organisation des villes moyennes et la conciliation du phénomène urbain et de l'aménagement de l'espace rural. Il a enfin souligné le rôle européen de la France qui n'est pas seulement un rôle de passage, mais aussi un rôle de trait d'union, puisqu'elle se trouve à l'intersection de trois axes, Grande-Bretagne-continent, Europe centrale-façade atlantique, pays du nord-pays méditerranéens.

M. Emile Arrighi de Casanova a enfin énuméré les moyens souhaitables, à ses yeux, pour réhabiliter la politique d'aménagement du territoire. Il a attiré l'attention de la mission commune d'information sur le rôle de l'Etat et celui de la DATAR qui devrait, selon lui, être placée sous l'autorité du Premier ministre. Il a évoqué également la liaison logique entre l'aménagement du territoire et le Plan. D'une manière plus concrète, il a suggéré la mise en oeuvre de primes d'aménagement du territoire d'un montant significatif, citant à cet égard les exemples allemand et italien, la réunion des fonds que gère la DATAR en un seul fonds ainsi que la création d'une véritable politique de «décentralisation du secteur tertiaire», à l'instar de la politique de décentralisation industrielle qui avait existé dans les années soixante. Par ailleurs, il a réaffirmé la nécessité, pour les régions, de déterminer des objectifs spécifiques qui devraient se concrétiser en projets financés selon le cas par l'Etat, la région ou cofinancés par les deux collectivités, la contractualisation étant une conséquence de cette réflexion et non un préalable. Il a évoqué tout l'intérêt, pour les régions, de réfléchir sur les coordinations infrarégionales et de généraliser les instances régionales de concertation. Il s'est enfin interrogé sur les moyens financiers des régions, sur l'opportunité d'un impôt spécifique à percevoir au profit de ces collectivités, peut-être assis sur l'énergie. Il a, pour finir, évoqué la

nécessaire relance du rôle des sociétés de développement régional, vouées à participer au développement des entreprises par le biais de prises de participation.

Enfin, à titre de conclusion, **M. Emile Arrighi de Casanova** a indiqué quelques «pistes» à la mission commune afin de créer «un choc dans l'opinion», comme la mise en chantier d'une «loi-cadre», la réalisation d'une meilleure coordination entre les milieux socio-professionnels et politiques, et la création d'une conférence nationale annuelle associant les exécutifs régionaux et la DATAR.

M. André Egu, évoquant les déceptions parfois rencontrées par la Bretagne dont il est l'élu, est alors intervenu pour souligner l'importance de la notion d'identité des régions qui doivent affirmer leur vocation spécifique et la difficulté concomitante de retirer les bénéfices de cette politique.

M. François Gerbaud, après avoir abondé dans le sens de **M. André Egu**, a interrogé **M. Emile Arrighi de Casanova** sur la place de l'université dans une politique de valorisation de la région.

En réponse aux intervenants, **M. Emile Arrighi de Casanova** a insisté sur la nécessité pour les universités d'être en concordance avec les débouchés locaux et de s'ouvrir sur le développement des régions.

Mardi 19 janvier 1993 - Présidence de M. Jean François-Poncet, président - La mission a tout d'abord procédé à l'audition de **M. Jean-Baptiste de Foucauld, commissaire général du Plan**.

Après que **M. Jean François-Poncet, président**, a rappelé les principales préoccupations de la mission commune d'information, **M. Jean-Baptiste de Foucauld** a souligné qu'aujourd'hui les questions de planification et d'aménagement du territoire se posaient en des termes tout à fait différents de ceux des années 1960, car il ne s'agit plus d'orienter des flux d'emplois, mais de pallier

leur disparition. De plus, l'Etat «jacobin» d'alors est devenu décentralisé et déconcentré et les collectivités locales dont les responsabilités se sont accrues n'ont pas toujours les budgets adaptés à leurs ambitions.

Le commissaire général du Plan a ensuite brièvement évoqué les axes de la politique d'aménagement du territoire prévus dans le Xe Plan, les inflexions qui leur ont été apportées en cours d'exécution et le bilan qui peut actuellement en être dressé.

Puis il s'est attaché à décrire les modalités de prise en compte de l'aménagement du territoire dans la préparation du XIe Plan. Il a expliqué qu'aucune commission de préparation du Plan n'était spécifiquement chargée du dossier de l'aménagement du territoire et qu'en la matière l'approche méthodologique retenue avait un caractère «transversal», la solution adoptée consistant à laisser au conseil national d'aménagement du territoire (CNAT) le soin d'avancer des propositions susceptibles d'orienter les travaux de préparation du Plan.

M. Jean-Baptiste de Foucauld a toutefois tenu à souligner que la dimension du territoire et de son aménagement était prise en considération dans l'élaboration du Plan au travers de l'association des acteurs régionaux et locaux et de l'articulation entre planification nationale et planification régionale. Il a ainsi estimé que les procédures suivies pour la préparation du XIème Plan, en application de la circulaire du Premier ministre en date du 31 mars 1992 constituaient une relance de la politique d'aménagement du territoire en cela même qu'elle organisait clairement la complémentarité des compétences de chacun des acteurs territoriaux : Etat -au niveau central et déconcentré-, régions, autres collectivités locales, organismes consulaires... A ce sujet, il a jugé que la solution consistant, avant de consulter les différents ministères, à confier aux préfets de région la tâche d'évaluer la stratégie de l'Etat en région pour définir des contrats d'objectif,

représentait une innovation majeure assurant un renouvellement de l'approche territoriale.

Le commissaire général du Plan a ajouté qu'il était prévu, au terme de la procédure, d'évaluer le coût des contrats régionaux d'objectifs pour l'Etat, puis, éventuellement, de corriger le montant de l'enveloppe globale, afin d'assurer, selon les vœux du Premier ministre, une modulation des interventions de l'Etat en fonction de la richesse des régions. A cette fin, le potentiel fiscal par habitant et la capacité à créer des emplois lui sont apparus des critères pertinents à appliquer.

M. Jean-Baptiste de Foucauld a, ensuite, évoqué les réflexions menées dans le cadre des commissions de préparation du XI^e Plan et qui lui semblaient être de nature à nourrir le débat sur la politique d'aménagement du territoire.

Dans le domaine des transports, après s'être demandé si le développement des infrastructures aidait à aménager un territoire mal desservi ou contribuait à sa désertification, il a indiqué qu'il serait nécessaire de dépenser 6 à 7 milliards de francs supplémentaires par an jusqu'en 2005 si on voulait achever, à cette date, le plan autoroutier et la réalisation des T.G.V. les plus rentables. Il a également expliqué que les instances compétentes du Plan donnaient la priorité au désengorgement de l'axe Nord-Sud sur le désengorgement de la région Ile-de-France et au raccordement de la façade Atlantique au couloir Nord-Sud, de crainte d'être laissé à l'écart de la «banane bleue» si cette priorité n'était pas retenue.

Evoquant rapidement les études en cours sur les facteurs d'attractivité des territoires et la publication prochaine du rapport sur la ville élaboré par les instances du Plan, **M. Jean-Baptiste de Foucauld** a, en outre, déclaré qu'actuellement il n'était, sans doute, pas porté une attention suffisante aux problèmes spécifiques des collectivités d'outre-mer.

Puis, pour ce qui concerne le développement rural, il a expliqué qu'il fallait éviter d'avoir une vision passéiste du monde rural et qu'à son avis l'idée d'une croissance urbaine alimentée par l'exode rural avait vécu. Il a également exposé les principales recommandations du rapport «Agriculture et développement rural» publié dans le cadre de la préparation du XIe Plan (faire de la valorisation des ressources patrimoniales et naturelles un levier du développement de nos espaces ruraux, se mobiliser pour faire du milieu rural un milieu vivant, développer la solidarité rurale, privilégier le rôle des contrats Etat-régions...).

Il a conclu en estimant que les solutions aux problèmes de l'aménagement du territoire ne pouvaient être mises en oeuvre que par étape et en observant que les termes français «aménagement du territoire» étaient intraduisibles dans les autres langues de la Communauté.

M. Jean François-Poncet, président, a alors exprimé le sentiment que, sous couvert des orientations des contrats Etat-régions et de quelques démarches thématiques, on ne pouvait que déceler l'absence d'une politique française d'aménagement du territoire et que le Plan tendait, de fait, à devenir un exercice quinquennal dressant la liste des demandes ponctuelles et ne permettant plus d'avoir une vision d'ensemble des problèmes.

Il a regretté que les travaux de préparation du XIème Plan ne puissent guère fournir de réponses aux nombreuses questions que lui paraissent poser l'avenir de la région parisienne, celui des territoires en voie de désertification, la définition des moyens d'action à mettre en oeuvre et des institutions à modeler pour bâtir une politique d'aménagement du territoire digne de ce nom et les modalités d'une nouvelle péréquation territoriale des ressources financières.

M. Pierre Lafitte a abondé en ce sens, souhaitant qu'émerge au sein des structures de réflexion nationale, une plus forte volonté de déranger qui, sans sombrer dans

les excès constatés dans le Mezzogiorno, en Italie, ou en faveur de la partie orientale de l'Allemagne, pourrait contribuer à faire évoluer la situation actuelle.

Il a, en outre, estimé qu'il serait nécessaire d'avoir une vision prospective forte en matière de transport, de politique du logement et de délocalisation des emplois et des décideurs.

M. Jean-Paul Delevoye a, quant à lui, fait remarquer qu'il avait relevé plusieurs contradictions dans l'exposé entendu soulignant, entre autres, que s'il était certes possible que la présence d'infrastructures de transport puisse accentuer la désertification d'une zone fragile, il était, en revanche, tout à fait certain que leur absence interdisait le moindre développement.

Il a également souhaité connaître l'opinion de l'intervenant sur l'instauration de mécanismes d'intervention automatique des pouvoirs publics en cas de dépassement d'un certain taux de chômage dans une zone donnée. Il s'est enfin demandé quels devaient être les acteurs majeurs et le rôle de l'Etat en matière d'aménagement du territoire dans une France décentralisée.

Après que **M. Jean François-Poncet**, président, lui a en outre demandé ce qu'il pensait de la proposition - avancée par la mission sénatoriale d'information sur l'avenir de l'espace rural- de réunir sous la même autorité ministérielle le Plan et la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), ainsi que de celle visant à leur adjoindre la direction générale des collectivités locales, **M. Jean-Baptiste de Foucauld** lui a répondu que les formules institutionnelles ne lui paraissaient pas, en soi, de nature à régler les problèmes, qu'il lui semblait nécessaire que le Plan et la DATAR soient proches du Premier ministre, mais que, si la solution d'un ministre de rang important était retenue, ce dernier devrait pouvoir faire appel en tant que de besoin à la direction du budget et à la direction de la prévision. Puis il a indiqué qu'à son sens les commissions du Plan

devaient avoir une fonction «dérangeante» et qu'à la question de savoir s'il existait une politique d'aménagement du territoire, on pouvait répondre qu'il y avait des décisions d'aménagement du territoire ; il a cité comme exemple celle de freiner la croissance de la région parisienne qui avait été prise au début de la décennie.

Par ailleurs, il a fait valoir à **M. Jean-Paul Delevoye** que le taux de chômage était au plus bas dans les régions abandonnées par leurs habitants et qu'en conséquence le taux de création d'emploi présentait une plus grande pertinence.

Il a conclu en estimant que la conciliation des objectifs de compétitivité, de cohésion sociale et d'aménagement du territoire devenait extrêmement compliquée dans un contexte de perte d'emplois.

M. Gérard Larcher, rapporteur, a alors brièvement tenu à rappeler qu'en 1990-1991 il n'y avait pas eu de volonté politique réelle de rééquilibrer la région parisienne en faveur de la province et que cette préoccupation avait été prise en compte sous la seule pression des élus locaux, le premier projet de schéma directeur ayant été remplacé après leur intervention par un second qui se conformait à cette exigence.

La commission a ensuite procédé à l'audition de **Mme Hélène Roger-Vasselin**, présidente du cercle pour l'aménagement du territoire, et de **M. Patrice Becquet**, administrateur civil, ancien commissaire à l'aménagement du Massif central et ancien directeur du Conservatoire du littoral.

Après une présentation sommaire de l'association qu'elle préside, **Mme Hélène Roger-Vasselin** a fait un exposé sur l'histoire des politiques d'aménagement du territoire au cours des trente dernières années.

Elle a, tout d'abord, rappelé que la notion d'aménagement du territoire était apparue en 1949 avec la création, par **M. Eugène Claudius-Petit**, d'une sous-direction au ministère de la reconstruction et de

l'urbanisme. Cependant, a-t-elle ajouté, la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale a été mise en place par un décret du 14 février 1963.

Mme Hélène Roger-Vasselin a, alors, souligné les traits particuliers du mode de fonctionnement de la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) tels qu'ils avaient été dégagés dans l'exposé des motifs du décret. Elle a notamment insisté sur le caractère interministériel de cet organisme justifié par le rôle de coordination et d'impulsion qui lui avait été dévolu. Elle a également décrit la très grande souplesse des structures de la DATAR, matérialisée par la pluridisciplinarité des équipes et le «décloisonnement» des approches.

Elle a, ensuite, détaillé les étapes des politiques menées entre 1963 et 1978, période qu'elle a qualifiée de «quinze glorieuses» de l'aménagement du territoire. **Mme Hélène Roger-Vasselin** a illustré cette phase par des exemples d'opérations de reconversion et d'industrialisation concertée, ainsi que de décentralisation de certains services publics.

Abordant le deuxième volet, la recherche d'une véritable politique urbaine, elle en a précisé le contenu avant, là encore, d'en fournir divers exemples : création de huit métropoles régionales «d'équilibre» pour faire contrepoids à la capitale, mise à l'étude d'un schéma directeur d'aménagement de la région parisienne et définition d'une politique des villes nouvelles.

Mme Hélène Roger-Vasselin a placé dans le troisième volet la réalisation des grandes infrastructures tendant à la constitution de nouveaux axes de développement que leurs promoteurs souhaitaient dégager des logiques spontanés du passé. Elle a indiqué que se rattachaient à cet ensemble les grandes dessertes ferroviaires, autoroutières, routières et aériennes, ainsi que les grands aménagements industriels ou touristiques

et, pour partie au moins, les aménagements immatériels, notamment culturels et technologiques.

Elle a, enfin, développé le quatrième volet de l'aménagement du territoire entre 1963 et 1978, à savoir le lancement, à la fin des années 1960, de la politique dite de «rénovation rurale» suivie de l'apparition, au début de la décennie suivante, des différentes politiques d'amélioration de l'environnement.

C'est dans la foulée du premier «choc» pétrolier, et non à partir de 1981, que, selon Mme Hélène Roger-Vasselin, la DATAR est devenue insensiblement un organisme de gestion au détriment de sa vocation initiale de prospective. Elle a ainsi jugé que l'on avait assisté, à partir de la fin des années 1970, à l'apparition d'une «DATAR-pompier» inadaptée aux nouvelles tâches qui lui étaient confiées.

Elle a attribué cette évolution à trois causes, la première tenant à une analyse erronée de la crise révélée par les deux «chocs» pétroliers. Mme Hélène Roger-Vasselin a, en effet, rappelé que l'idée qu'il fallait parer au plus pressé, avait conduit à considérer un aménagement du territoire fondé sur une vision à long terme comme un «luxe» à réserver aux seules périodes de croissance. Elle a également imputé la marginalisation de l'action de la DATAR aux conditions dans lesquelles la décentralisation a été mise en oeuvre, notamment à l'absence de définition claire des rôles et des compétences, ainsi qu'à la pesanteur des mentalités et des comportements. Le troisième motif de l'évolution constatée depuis la fin des années 1990 a tenu enfin, selon elle, à l'émergence de l'Europe comme acteur de l'aménagement du territoire et à l'incapacité d'élaborer un «mode d'emploi» intégrant cette nouvelle donnée.

En conclusion, Mme Hélène Roger-Vasselin a, toutefois, exprimé la conviction que l'aménagement du territoire pâtissait, avant tout, d'un manque de volonté politique. Elle a exprimé le souhait que cette volonté se manifeste à nouveau, tout en soulignant le fait que la

relance de l'aménagement du territoire ne se ferait pas tout à fait sur les mêmes bases qu'il y a trente ans. Il ne s'agira plus seulement, selon elle, d'opérer une répartition plus harmonieuse des activités économiques et de la population sur le territoire. **Mme Hélène Roger-Vasselin** a estimé, en effet, que l'enjeu serait le maintien d'un mode de vie, voire d'un «art de vivre», qui constituent la spécificité de la France.

En réponse à **M. Jean Huchon, rapporteur**, qui lui demandait si, à son avis, les crédits inscrits au budget de l'aménagement du territoire étaient suffisants, **Mme Hélène Roger-Vasselin** a exprimé l'opinion selon laquelle l'importance du rôle d'une structure chargée de l'aménagement du territoire ne tenait pas tant aux moyens financiers qui lui étaient alloués qu'à la reconnaissance de son caractère interministériel et à son rattachement au Premier ministre.

M. Patrice Becquet a, pour sa part, jugé que la modicité des dotations du fond d'intervention pour l'aménagement du territoire avait, en effet, été justifiée jusqu'en 1982, mais que, depuis la loi de décentralisation, une coopération plus efficace entre l'Etat et les régions, au travers des contrats de plan notamment, supposait un abondement substantiel des crédits du fonds interministériel d'aménagement du territoire (FIAT).

M. Roland du Luart, rapporteur, et **M. Jean François-Poncet, président**, se sont ensuite demandés quelles étaient les voies d'une meilleure prise en compte administrative de l'impératif d'aménagement du territoire. **M. Jean François-Poncet, président**, a notamment rappelé que la mission sénatoriale d'information chargée d'étudier les problèmes posés par l'avenir de l'espace rural français, avait écarté la solution du simple rattachement de la DATAR au Premier ministre et préconisé la création d'un ministère d'Etat regroupant cet organisme ainsi que le commissariat général au Plan. Il a estimé que la direction générale des collectivités locales pourrait également être rattachée à ce grand

ministère qui disposerait, en outre, en tant que de besoin, de la direction du budget et de la direction de la prévision.

Mme Hélène Roger-Vasselín a abondé dans le sens de ces propositions en soulignant qu'il convenait de donner symboliquement à ce ministère un rang privilégié en plaçant hiérarchiquement son titulaire immédiatement après le Premier ministre. **M. Patrice Becquet** a suggéré, pour sa part, que l'aménagement du territoire soit érigé en ministère délégué placé auprès du Premier ministre. Le regroupement dans une même structure de la DATAR et du commissariat général du plan lui a, également, semblé être la meilleure solution. Il a toutefois insisté sur la nécessité de conserver son homogénéité à cet ensemble et de ne pas lui rattacher d'autres champs de compétences, ce qui pourrait avoir pour effet de conférer à la DATAR et au commissariat général au Plan des tâches de gestion pour lesquelles ils ne sont pas préparés.

M. François Gerbaud a, enfin, approuvé les propos de **M. Patrice Becquet** qui a rappelé que l'aménagement du territoire passait par une revalorisation nette du revenu agricole. Ce dernier a, en effet, exprimé la conviction que l'espace rural ne devait pas seulement être considéré comme un lieu «festif» par les citadins, mais aussi comme un lieu productif.

Jeudi 21 janvier 1993 - Présidence de M. Jean François-Poncet, président.- La mission a procédé à l'audition de **M. Robert Broussard**, chef de la mission internationale «Lutte anti-drogue».

A titre liminaire, **M. Jean François-Poncet, président**, a précisé que la mission d'information s'intéressait au problème de la sécurité comme élément de l'aménagement du territoire et, de ce fait, au problème de la drogue dans ses relations avec les banlieues.

M. Robert Broussard a tout d'abord indiqué que, comme directeur central des polices urbaines, fonction qu'il avait exercée pendant près de six ans, il avait pu

prendre connaissance de nombreux rapports de commissaires de police signalant la montée de la délinquance dans les banlieues, l'inadaptation des structures et la multiplication de phénomènes de toxicomanie souvent accompagnés de violence.

Puis, il a précisé que, dans le cadre de la mission qui lui avait été confiée, il avait effectué plusieurs visites sur le terrain qui avaient mis en évidence une aggravation de la situation dans les années récentes.

Il a ainsi indiqué que les revendeurs de drogue exerçaient désormais leur activité sur leurs lieux même d'habitation et que, fréquemment, cette activité ne semblait pas mise en cause par le voisinage. Il en a conclu que se mettait en place une sorte de «micro-système» économique impliquant désormais des familles entières dans les trafics de drogue.

M. Robert Broussard a donc jugé nécessaire de briser ces réseaux, notamment par une présence renforcée de la police. Il a ainsi indiqué que 130 à 140 revendeurs avaient été interpellés depuis le début de l'année.

Sur une observation de **M. Jean François-Poncet, président**, soulignant la nécessité de mesures sociales, notamment par la création d'emplois, qui permettraient de prévenir un retour des trafics après leur éradication, **M. Robert Broussard** a estimé qu'il était nécessaire, d'une part, de créer des structures sociales et éducatives dans les quartiers rencontrant des problèmes de drogue et, d'autre part, d'intégrer davantage la sécurité dans la conception des nouvelles cités.

M. Robert Broussard a en outre précisé que des études, certes disparates, avaient été effectuées afin de définir les zones particulièrement exposées aux problèmes de drogue. Il a notamment fait état d'études réalisées par la direction des polices urbaines du ministère de l'intérieur, afin de fixer des actions prioritaires par département.

M. Robert Broussard a, par ailleurs, estimé entre 4 et 5 millions les consommateurs, occasionnels ou non, de cannabis et à 1 million le nombre de toxicomanes consommant régulièrement des drogues dures ou douces. Parmi ces derniers, il a évalué entre 100 et 150.000 le nombre d'héroïnomanes.

Il a, en revanche, fait observer qu'il était difficile de déterminer le nombre de revendeurs dans la mesure où certains d'entre eux ne sont pas consommateurs alors que d'autres ne deviennent revendeurs que pour subvenir à leur propre consommation.

Répondant à **M. Jean François-Poncet**, président, il a estimé que le dispositif de la loi de 1970 était satisfaisant dans la mesure où il conciliait la répression et la prévention.

Il a indiqué que, bien que cette loi fasse de l'usage de la drogue un délit, néanmoins seuls les multi-récidivistes étaient effectivement poursuivis après divers avertissements. Il a par ailleurs précisé que la vente de la drogue n'était pas prise en charge par un milieu organisé mais par des réseaux dispersés. Il a également fait observer que les petits revendeurs se fournissaient aux Pays-Bas.

Enfin, à la demande de **M. Jean François-Poncet**, président, **M. Robert Broussard** a indiqué que les problèmes de drogue tendaient à s'étendre à de nouvelles zones géographiques même si certaines banlieues et la région parisienne restaient plus particulièrement touchées. Il a fait observer que la consommation d'héroïne avait ainsi été signalée dans certaines zones relevant de la compétence de la gendarmerie.

M. Gérard Larcher, rapporteur, rappelant que l'existence d'une «économie de la drogue» avait été mise en évidence dans certains rapports récents tels que les rapports du Sénat relatifs à la loi d'orientation sur la ville et aux accords de Schengen, a souhaité savoir à quand remontait l'apparition d'une telle économie.

Après avoir fait état de l'existence de réseaux internationaux, il s'est, en outre interrogé sur la nature des mesures devant être arrêtées au niveau européen. Enfin, il s'est demandé si les limites territoriales de compétence entre la gendarmerie et la police étaient adaptées.

En réponse, **M. Robert Broussard** a tout d'abord estimé que la prise de conscience de l'existence d'une «économie de la drogue» remontait à environ un an. Il a par ailleurs jugé que la lutte contre la drogue ne pouvait être efficace que sous réserve d'une coordination et d'une complémentarité au niveau européen.

S'agissant ensuite des limites territoriales de compétences entre la gendarmerie et la police, il a indiqué que certaines adaptations avaient été réalisées, notamment avec la mise en place, sur sa proposition, d'un correspondant départemental pour les problèmes de drogue qui assure la coordination entre les services.

Néanmoins, il a souligné que des problèmes concernant les compétences des officiers de police judiciaire, les structures et la répartition des effectifs demeuraient.

Il a regretté qu'alors même que les accords de Schengen prévoyaient le droit, pour la police d'un Etat signataire, d'assurer le suivi d'une filature dans un autre Etat signataire, un service régional de police judiciaire en France ne puisse agir au-delà de sa zone de compétence.

Enfin, il a souligné la professionnalisation accrue des trafiquants de drogue qui rendait la tâche des services de police d'autant plus délicate.

M. Lucien Lanier s'est tout d'abord inquiété des cloisonnements entre les services et de la réalité de la collaboration des services de police avec ceux de la douane. Il a ensuite souhaité avoir des précisions, d'une part, sur l'action menée contre les fournisseurs de drogue et, d'autre part, sur l'ampleur de la toxicomanie en prison.

En réponse, **M. Robert Broussard** a tout d'abord estimé que la toxicomanie en prison n'était pas aussi prononcée qu'on le laissait entendre.

S'agissant de la collaboration entre les services, il a fait observer qu'elle s'améliorait, notamment dans le cadre de la départementalisation et de la politique de la ville.

S'agissant de la lutte contre les grands trafiquants, il a estimé qu'elle était organisée en France de manière satisfaisante, notamment avec l'implantation d'une dizaine d'antennes dans des pays étrangers et avec un effort significatif de formation dans ces pays.

Il a ensuite relevé le développement inquiétant de la production de drogue dans les pays de l'Europe de l'Est. Il a enfin indiqué que des dispositions avaient été prises afin de renforcer la lutte contre le blanchiment de l'argent de la drogue mais que cette action ne pouvait être efficace que dans la durée.

M. Marcel Bony s'est inquiété de l'augmentation de la consommation et du trafic de drogue dans les zones rurales.

M. Jacques Machet, après avoir souligné que les problèmes de drogue étaient souvent liés à une «démision» de la famille, s'est demandé si le rôle des associations familiales ne devait pas être revalorisé.

En réponse, **M. Robert Broussard** est d'abord convenu que la progression de la consommation de drogue dans les zones rurales était réelle.

En outre, tout en jugeant souhaitable d'aider les associations travaillant sur le terrain, il a fait observer qu'il fallait se garder d'un foisonnement excessif d'associations recherchant, dans quelques cas, des subventions sans que leur efficacité dans la résorption des problèmes de drogue soit avérée.

M. Gérard Larcher, rapporteur, a alors jugé qu'il serait intéressant d'obtenir une carte des prises effectuées

par les services de police en 1992 en comparaison avec celles réalisées il y a quatre ou cinq ans.

Il s'est, en outre, inquiété de la pression de la part de certains milieux en faveur de la dépénalisation de la consommation et du petit commerce de la drogue.

Il s'est enfin interrogé sur la valeur de l'utilisation de produits pharmaceutiques, tel que le néocodion, comme produits substitutifs à la drogue.

En réponse, **M. Robert Broussard** a tout d'abord indiqué que, s'il existait une carte des prises, celle-ci donnait une fausse idée de la réalité, notamment parce que certaines personnes étaient interpellées, non pas dans leur propre département, mais dans celui dans lequel elles effectuaient un trafic.

S'agissant ensuite du problème de la dépénalisation, après avoir rappelé les effets très négatifs d'une telle mesure observés en Espagne, il a affirmé son hostilité à la levée de l'interdit en matière de drogue.

Sur une question de **M. Jean François-Poncet**, président, après avoir fait observer que les comparaisons avec des pays voisins, comme les Pays-Bas ou la Grande-Bretagne, étaient souvent difficiles en raison de l'absence de communication de certaines informations et de modes de comptabilisation différents, il a insisté sur le cas de l'Espagne qui, à ses yeux, met en évidence un lien entre dépénalisation de la drogue et accroissement de la criminalité.

S'agissant des méthodes de substitution, soulignant les incertitudes médicales concernant les effets de ces produits et l'existence d'un véritable trafic parallèle, il a affirmé qu'il était hostile à de telles méthodes.

Enfin, après que **M. Jean François-Poncet**, président, se fut inquiété du développement de la production de drogue dans les pays d'Europe de l'Est, **M. Robert Broussard** a mis en évidence le caractère très préoccupant des effets induits de la drogue dans ces pays.

MISSION COMMUNE D'INFORMATION SUR LA TELEVISION EDUCATIVE

Mercredi 6 janvier 1993 - Présidence de M. Robert Piat, président d'âge. La mission a procédé à la nomination de son bureau qui est ainsi constitué :

Président : M. Pierre Laffitte.

Vice-présidents : MM. Jacques Carat, Joël Bourdin, Robert Piat.

Secrétaires : MM. André Maman, Ivan Renar.

Rapporteur : M. René Trégouët.

M. Pierre Laffitte, président, a rappelé que l'Etat, les collectivités territoriales et les entreprises consacraient 400 milliards de francs à la formation initiale, à la formation permanente et à la formation professionnelle chaque année.

Il a constaté qu'en matière de télévision éducative, la France était la lanterne rouge de l'Europe et que cette carence justifiait qu'une réflexion approfondie soit menée par le Sénat. Il a indiqué que l'évolution rapide des technologies en matière de télécommunication, de compression et de stockage des données, de programmation multimédia et d'interactivité entraînait une vue nouvelle de l'état de l'art.

Après avoir souhaité que tous les membres de la mission puissent participer à l'élaboration des propositions, il a proposé que soient organisées des auditions de personnalités françaises et étrangères sous forme de table ronde. Il a par ailleurs souligné l'intérêt de recueillir les besoins des chambres de commerce et d'industrie, des chambres de métiers et des associations professionnelles.

M. René Trégouët, rapporteur, est alors intervenu pour souligner l'étendue du champ d'investigation qui

s'offrait à la mission, lequel suppose qu'un état des lieux national et international soit effectué.

Après avoir approuvé les propos du président sur l'évolution technologique, il a insisté sur le fait que l'accès au savoir deviendrait une demande prioritaire du citoyen, par rapport à l'accès aux biens matériels, et qu'il convenait en conséquence d'assurer l'égalité entre tous et de veiller à ce qu'aucune différenciation sociale ni aucune exclusion ne soient pratiquées.

M. Jean Cluzel a fait cinq observations ayant trait à la définition de la mission. Il s'est notamment interrogé sur le possible et le souhaitable en matière de télévision éducative dans les pays industrialisés, soulignant, par contraste, les besoins futurs des pays en voie de développement à forte croissance démographique.

Il a également souhaité que la mission se penche sur l'éducation du public à la télévision. Enfin, il s'est interrogé sur le lien de la mission et de l'appel à candidature que réalise le conseil supérieur de l'audiovisuel pour l'utilisation diurne du cinquième réseau.

M. Yvan Renar a approuvé l'approche de **M. Trégouët** sur l'accès au savoir. Il a souhaité que la mission aborde les problèmes liés à la francophonie et se penche sur l'utilisation de la télévision pour promouvoir les enseignements artistiques.

M. Lucien Lanier a attiré l'attention des membres de la mission sur la nécessité de sérier les questions, compte tenu de l'étendue du champ d'étude. Il a remarqué que l'éducation est une notion évolutive par essence et que les valeurs fondamentales qui caractérisent une société varient d'une civilisation à l'autre. L'éducation lui a paru reposer plus sur le fondement de ces valeurs que sur la seule acquisition d'un savoir.

Citant l'exemple de la ville d'Arles dont il est le maire, **M. Jean-Pierre Camoin** a préconisé la mise en

place d'un véritable centre de formation de spécialistes capables d'éduquer par l'image.

M. Alain Vasselle a souligné les limites du média télévisuel comme support pédagogique tant en ce qui concerne l'éthique qu'en ce qui concerne les effets sur la santé humaine.

M. Joël Bourdin a résumé la problématique de la télévision éducative en lui fixant comme objectif l'amélioration de la "productivité" de l'éducation, qu'elle soit initiale ou professionnelle. Il a rappelé les propositions de loi visant à adapter la législation sur les droits d'auteur en élargissant aux établissements scolaires, la notion «de cercle de famille».

Il a souhaité qu'une attention particulière soit apportée aux éléments financiers de la télévision éducative.

En conclusion, **M. Pierre Laffitte, président**, a souligné que l'objectif de la mission sénatoriale était de proposer un ensemble de solutions permettant que la télévision soit, en France, un moyen d'apprendre.

Il a indiqué que l'une de ses préoccupations sera d'étudier comment intégrer les collectivités territoriales et, notamment, les régions qui ont, en matière de formation professionnelle, une responsabilité importante.

Il a enfin proposé que les auditions auxquelles la mission procédera aient lieu le mercredi après midi et qu'un colloque puisse être organisé au Sénat dans le courant du mois d'avril prochain, à mi-parcours des travaux entrepris.

Il a fixé au mercredi 13 janvier la première audition de la mission qui recevra **M. Jean-Louis Missika**, président directeur général de la société Eureka TV - La chaîne éducative.

Mercredi 13 janvier 1993 - Présidence de M. Pierre Laffitte, président. Les membres de la mission d'information sur la télévision éducative se sont réunis pour procéder à l'audition de **M. Jean-Louis Missika, président-directeur général de la société Eurêka TV**, accompagné de MM. François Essig, président-directeur général de Worms et Cie Développement et Jean Rouilly, président-directeur général d'Europe Images, respectivement chargés dans le cadre du projet Eurêka TV du financement, en liaison avec les collectivités locales et les entreprises, et de l'élaboration de la grille de programmes.

M. Pierre Laffitte, président, a rappelé que le cadre d'étude de la mission d'information dépassait la seule question de l'attribution de la partie diurne du cinquième réseau hertzien pour s'intéresser à la formation des citoyens.

M. Jean-Louis Missika a présenté le projet de chaîne éducative Eurêka TV comme étant susceptible de répondre à un double enjeu.

Le premier enjeu concerne l'éducation. Les dépenses de formation devraient, en effet, selon le rapport "Eduquer pour demain" du commissariat général au Plan, passer de 400 milliards de francs en 1991 à 600 milliards en 1993.

Selon **M. Jean-Louis Missika**, les gains de productivité et le développement de l'enseignement à distance seront indispensables pour répondre à cette progression et une chaîne éducative est à même d'apporter la contribution nécessaire.

Le second enjeu concerne l'audiovisuel. **M. Jean-Louis Missika** a rappelé que 50 chaînes éducatives existaient déjà dans 32 pays, et que la France était la grande absente d'un marché des programmes audiovisuels éducatifs estimé à près de 10 milliards de francs. Il a également souligné que ce marché en pleine expansion était dominé par des chaînes anglaises, américaines et japonaises (BBC-NHK) exportatrices de programmes.

M. Jean-Louis Missika a, ensuite, tenu à souligner la nécessité de placer la chaîne éducative sur le réseau hertzien afin d'être en mesure de disposer des moyens financiers suffisants pour bâtir une industrie française des produits audiovisuels éducatifs et ne pas se limiter au seul achat de programmes existants. Il a considéré que le réseau câblé était donc inadapté pour un lancement initial et que seule une chaîne hertzienne permettrait de combler le retard accumulé depuis plusieurs dizaines d'années.

Concernant la structure du capital d'Eurêka TV, **M. Jean-Louis Missika** a précisé que le partenariat serait la logique de fonctionnement d'une chaîne dans le capital de laquelle les télévisions françaises publiques et privées, la télévision canadienne TV Ontario, la télévision suisse allemande ainsi que la plupart des éditeurs français avaient confirmé leur engagement.

Selon **M. Jean-Louis Missika**, la chaîne éducative doit se singulariser par rapport aux chaînes généralistes, en proposant aux téléspectateurs une relation fondée sur l'apprentissage et non sur la distraction. Elle devrait s'adresser à toutes les catégories d'âge, en prenant notamment en compte la tranche des enfants de 2 à 6 ans qui est habituellement négligée par les chaînes généralistes. Il a affirmé la volonté de cette chaîne de s'adresser à des populations ciblées en répondant aux attentes et aux besoins en matière d'éducation de toutes les catégories d'âge.

M. Pierre Laffitte, président, a demandé à **M. Jean-Louis Missika**, à l'issue de son exposé, des précisions concernant les structures de programmation, l'association avec les projets Athéna et TV 92, ainsi que les orientations du projet concernant la formation professionnelle.

M. Jean-Louis Missika a précisé que la ligne éditoriale de la chaîne avait été en partie modifiée avec un rééquilibrage entre la formation initiale et la formation continue, la part de la première ayant été réduite d'un tiers.

Il a souligné l'implication des projets Athéna et TV 92 dans le projet Euréka TV modifié.

Enfin, concernant la formation professionnelle, il a confirmé l'existence d'une forte demande des régions et des entreprises concernant l'information sur les carrières, l'emploi, les nouveaux métiers, ainsi que l'apprentissage des langues étrangères.

Concernant la structure des programmes, **M. Jean Rouilly** a souligné le fait que le projet Euréka TV comprenait des programmes, s'adressant à toutes les catégories d'âge, qui vont de l'accompagnement scolaire aux programmes de service en passant par des magazines économiques et scientifiques.

Il a également précisé l'existence d'émissions en direct ainsi que le recours à la multidiffusion.

M. Jean Rouilly a précisé que sur le budget prévu de 650 millions de francs pour la deuxième et troisième année, 350 millions de francs devraient être consacrés aux dépenses de programmes, 125 millions de francs à la diffusion, 35 millions à l'habillage de la chaîne, à la promotion et aux droits d'auteur, et 35 millions à la rémunération du personnel.

Les ressources prévues devraient être aux deux tiers publiques, avec une contribution de 450 millions des différents ministères concernés. La contribution des collectivités locales serait de 30 millions de francs, celle des entreprises serait de 60 millions de francs. La publicité d'intérêt général et le parrainage compteraient pour 35 millions de francs et les produits dérivés pour 15 millions de francs.

M. Jean Rouilly a estimé que le premier exercice équilibré serait atteint après deux années déficitaires. Il a souligné que l'automatisation de la programmation et de la diffusion devrait permettre de réduire sensiblement les coûts de fonctionnement, avec une équipe réduite à 80 permanents.

M. Gérard Delfau a fait part de son souhait de voir le projet Euréka TV aboutir afin de combler enfin le retard de notre pays dans ce domaine. Il a demandé à M. Jean-Louis Missika quelle serait l'implication du centre national d'enseignement à distance dans Euréka TV et selon quelles modalités les collectivités locales pourraient participer à ce projet. Il a souligné la nécessité de casser le cloisonnement existant entre le travail et l'éducation.

M. Louis Perrein s'est interrogé sur la distinction établie par M. Jean-Louis Missika entre l'"éducatif" et le "récréatif", observant que certaines émissions éducatives n'en avaient pas moins un caractère ludique. Il a également fait part de son souci de voir l'action de la télévision éducative s'étendre aux pays francophones et plus généralement aux pays méditerranéens. Enfin, il a souligné la faiblesse du budget et a souhaité obtenir des précisions sur les rapports entre la chaîne éducative hertzienne et les chaînes du câble.

M. Ivan Renar a souhaité que le projet Euréka TV permette à la France de rattraper son retard dans le domaine de la télévision éducative. Il s'est également interrogé sur les possibilités d'interactivité, d'ouverture aux enseignements artistiques et sur la capacité de notre secteur de production à répondre à cette nouvelle demande.

M. Lucien Lanier a approuvé la méthode employée consistant à faire appel à une palette très complète de partenaires qui excèdent les limites habituelles du secteur audiovisuel. Il a considéré qu'un tel projet devait éviter le double écueil de la trop grande spécialisation et de l'ennui.

Il a également souhaité une action en direction des pays francophones. Enfin, il a émis le voeu que la spécialisation n'aille pas à l'encontre de la culture générale qui constitue la base élémentaire de tout projet éducatif.

M. Pierre Laffitte, président, a regretté l'absence de ligne directrice suffisamment forte dans la grille de

programmes, en constatant que la raison en était peut-être la nécessité de créer plusieurs chaînes éducatives. Il a souligné tout l'intérêt qu'offrait dans un futur proche le développement de la télévision numérique et a souhaité que des contacts soient pris avec les utilisateurs futurs d'une télévision éducative. Il a également fait part du souci de voir utiliser au mieux les archives de l'INA. Il a regretté l'absence de références, dans l'exposé de M. Jean-Louis Missika, à la question de l'interactivité et à d'éventuels décrochages régionaux, rappelant que le financement de la formation professionnelle relève de la responsabilité légale des régions et concerne directement les entreprises.

Souhaitant que la chaîne éducative soit également la chaîne des régions et des entreprises, **M. Pierre Laffitte, président**, a regretté la part prise par l'Etat dans le financement prévu du projet et a demandé à M. Jean-Louis Missika des précisions sur les contacts pris avec les entreprises et les collectivités locales.

Sur ce dernier point, **M. Jean-Louis Missika** a fait état de la volonté de certaines régions de participer à ce projet en considérant qu'une telle participation devrait permettre à terme de rééquilibrer le financement de la chaîne entre l'Etat et les collectivités locales.

Concernant les décrochages locaux, il a estimé que si l'appel d'offre du conseil supérieur de l'audiovisuel (C.S.A.) n'avait pas prévu ce type de disposition, l'intérêt général pourrait conduire à les autoriser.

M. François Essig a estimé que si un rééquilibrage du financement entre l'Etat et les collectivités locales était un objectif souhaitable, la situation actuelle des régions limitait les marges financières de manoeuvres effectives. Il a considéré qu'un millième des sommes consacrées en France à l'éducation et à la formation professionnelle serait suffisant pour assurer le financement de la chaîne éducative. Concernant la formation professionnelle, il a fait part de l'intérêt d'organisations professionnelles telles que l'union des industries minières et métallurgiques et le

centre de formation des professions bancaires pour ce type de programmes. Enfin, il a estimé que la télévision éducative pouvait contribuer à atténuer le cloisonnement de certains espaces ruraux, en mettant des instruments pédagogiques à la disposition de leurs habitants.

M. Jean-Louis Missika a ensuite détaillé le lien qui pourrait s'établir entre la chaîne éducative et l'enseignement à distance, en souhaitant l'implication du centre national d'enseignement à distance dans le projet, Eurêka TV pouvant être, selon lui, partie prenante d'un projet d'université ouverte.

Concernant la difficulté de préciser la frontière entre l'"éducatif" et le "récréatif", il a observé que les chaînes généralistes avaient de moins en moins de programmes éducatifs ou encore d'émissions consacrées aux beaux-arts. Il a considéré que l'audimat constituait une loi d'airain pour les chaînes généralistes très défavorable à l'éducatif. Il a également observé que les expériences étrangères démontraient l'importance, pour le succès d'une chaîne éducative, de disposer d'un réseau spécifique. Il a commenté la crise des programmes éducatifs de la BBC en l'expliquant par l'affrontement de la logique de la recherche de l'audience et de celle de l'éducation.

A M. Pierre Laffitte, président, qui lui faisait part du souhait de M. Jean Cluzel de réserver des programmes de la chaîne éducative à l'éducation du public à la télévision, **M. Jean-Louis Missika** a confirmé l'existence dans la programmation du projet Eurêka TV de deux types d'émission susceptibles de répondre à cette finalité.

M. Jean-Louis Missika a estimé que l'interactivité était un élément fondamental pour une chaîne éducative qui se doit d'être au service de l'utilisateur. Il a considéré que les deux heures d'émission en direct, prévues par jour, devraient permettre une participation des téléspectateurs par l'usage du téléphone et de la télématique. Il a également précisé que les "clubs Eurêka" réunissant des enseignants et des usagers, l'édition de magazines et de fascicules pédagogiques ainsi que les diverses déclinaisons

de produits multimédias envisagées, qui vont de l'écrit au compact disque, devraient permettre d'obtenir l'interactivité souhaitée.

Concernant l'utilisation des archives de l'INA, **M. Jean-Louis Missika** a rappelé que cet institut était le premier partenaire de la chaîne avec 9% du capital, et pourrait faire bénéficier Eurêka TV d'un savoir-faire irremplaçable. En matière de relation avec les chaînes du câble, il a estimé que si une chaîne éducative généraliste était indispensable pour amorcer le mouvement en matière de télévision éducative, elle pourrait devenir ensuite une banque de données d'images servant des chaînes câblées ayant une vocation plus spécialisée de type formation universitaire ou formation initiale.

En réponse à M. Louis Perrein, **M. Jean Rouilly** a précisé que si le montant affecté au programme se limitait à 350 millions de francs, alors que le coût moyen d'une heure originale de programmation était de 132.000 francs, le recours à des multidiffusions (30% au cours de l'année et 70% au cours de la période estivale) et à l'achat de programmes existants européens et canadiens, devait permettre de limiter le budget de programmation. Concernant la francophonie, **M. Jean-Louis Missika** a confirmé qu'une attente très forte existait dans de nombreux pays, et que les chaînes éducatives francophones canadiennes notamment attendaient avec impatience la création d'une chaîne éducative en France.

A M. Lucien Lanier qui s'étonnait de voir traiter les rapports de la chaîne Eurêka TV avec les pays francophones sous le seul aspect de la prestation de service rémunérée, **M. Jean-Louis Missika** a précisé que si Eurêka TV n'avait pas vocation à diffuser directement ses programmes dans les pays francophones, elle pourrait faire bénéficier gracieusement certains pays francophones de ses produits audiovisuels éducatifs. Il a précisé que des contacts étaient pris avec les responsables de TV5, de CFI ou de Canal Horizons.

Mercredi 27 janvier 1993 - Présidence de M. Pierre Laffitte, président. La mission a procédé à l'audition de **M. Jacques Pomonti, auteur du rapport «Education et Télévision».**

Dans son exposé introductif, **M. Jacques Pomonti** a rappelé qu'impliqué depuis plusieurs années dans les problèmes de la télévision éducative, il participe actuellement à divers travaux intéressant celle-ci. Il est en particulier président de Radio Sorbonne qui diffuse chaque semaine trente heures de cours universitaires sur les ondes de Radio France.

Certaines propositions de son rapport 1989 ont été appliquées : l'équipement des établissements a été amorcé, la sensibilisation à l'audiovisuel est mieux prise en compte dans la formation des enseignants. De façon générale cependant, la mise en oeuvre de ses propositions a été très partielle. En effet, parmi les nombreux objectifs poursuivis par le ministère de l'éducation nationale, ceux qui s'apparentent à une démarche nouvelle ont rarement un caractère prioritaire. C'est pour surmonter cette difficulté traditionnelle que leur rapport sur la télévision éducative avait proposé la création d'une délégation interministérielle. Cette proposition n'a pas été retenue.

M. Jacques Pomonti a ensuite rappelé le retard de la France dans l'exploitation des techniques nouvelles de la communication en vue de la formation et de l'éducation. La Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie et l'Espagne même, ont sur ce point une avance considérable par rapport à la France. L'utilisation de ces techniques serait cependant particulièrement appropriée à la situation française caractérisée par l'existence d'un système d'éducation puissant. Celui-ci a résisté aux perturbations provoquées par la démocratisation de l'enseignement grâce à une homogénéité dont la contrepartie est l'absence de souplesse d'adaptation à l'évolution du système de production. La nécessaire adaptation aux besoins de l'économie ne peut être réalisée de façon satisfaisante que

par une démarche parallèle aux procédés traditionnels dont la télévision éducative devrait être une des principales manifestations.

En ce qui concerne le projet Eurêka, **M. Jacques Pomonti** a rappelé que son rapport avait jugé illusoire la voie d'une télévision généraliste nationale. En effet, d'une part, il est difficile de réaliser l'effort budgétaire correspondant à son financement ; d'autre part, le réseau hertzien n'est pas adapté à la diffusion d'une télévision éducative dont l'objectif n'est pas de toucher un public indifférencié mais de faciliter l'adaptation professionnelle dans des secteurs particuliers du marché de l'emploi.

Dans cette perspective il aurait été justifié de réaliser un programme crypté permettant de cibler l'audience et de suivre la réalisation des objectifs de formation définis. En fin de programme, des émissions d'accompagnement vers Arte auraient été envisageables, mais la dominante aurait dû être la diffusion cryptée d'émissions de formation permanente et professionnelle.

M. Jacques Pomonti a indiqué que les équipements techniques correspondants sont disponibles et d'ores et déjà utilisés par BBC Select. L'avantage de ce système est aussi de permettre le financement par abonnement de la chaîne. Il a en outre indiqué que cette télévision de service devait s'inscrire dans un système de multipartenariat impliquant les acteurs de la formation scolaire, de la formation permanente, les chambres consulaires, les collectivités locales, les organes de recherche. Le multipartenariat porterait, en amont, sur la réalisation des programmes et en aval, sur le suivi de la formation.

Considérant l'importance de cet aspect, **M. Jacques Pomonti** avait proposé dans son rapport la création d'une fondation pour l'audiovisuel dans la culture, afin d'inventorier, de sélectionner et de promouvoir les initiatives multiples existant en France en matière d'utilisation de l'audiovisuel pour l'éducation et la formation.

M. Jacques Pomonti a ensuite estimé que la responsabilité de la chaîne éducative devait être confiée à un professionnel de l'audiovisuel en relation avec la communauté éducative. La création d'une société à directoire pourrait permettre l'association de ces deux professionnalismes.

Il a enfin estimé que ses propositions apportaient une solution satisfaisante au problème du financement de la chaîne, qui serait assuré par un public disposé à souscrire des abonnements afin de s'assurer une formation professionnelle. Si B.B.C. Select parvient à amortir sur deux ans et demi un programme d'apprentissage du français, rien n'interdirait à une télévision éducative française de s'assurer la même rentabilité. Il est vrai que la B.B.C. a consacré quelque dix millions de livres aux études de marchés préalables à la détermination de ces programmes. Cette précaution a été entièrement absente dans la démarche des promoteurs du projet Eurêka.

La télévision éducative de réseau préconisé par M. Pomonti aurait en outre l'avantage d'impliquer de nombreux partenaires dans le financement du système. De nombreux organismes sont en effet disposés à participer financièrement à la production de programmes et au suivi de la formation.

M. Jacques Pomonti a enfin indiqué que l'obstacle juridique qui avait interdit l'octroi de l'autorisation du Conseil supérieur de l'audiovisuel (C.S.A.) au projet Eurêka était résolu par sa proposition d'une télévision éducative à statut commercial ne recourant pas à la publicité et largement autofinancée.

M. René Tregouët, rapporteur, a demandé à M. Pomonti comment il envisageait le fonctionnement interactif de la télévision éducative et quels étaient les problèmes posés par la production des programmes.

M. Lucien Lanier a demandé si la télévision de service préconisée par M. Pomonti ne risquait pas d'être une télévision spécialisée écartant les populations ne

disposant pas des moyens financiers de souscrire des abonnements.

Mme Maryse Bergé-Lavigne a demandé s'il ne s'agissait pas d'une télévision élitiste et quelle serait la part accordée à la télévision scolaire demandée par les enseignants, à laquelle Euréka faisait une large place.

M. Ivan Renar a posé lui aussi le problème de l'égalité d'accès aux programmes de la télévision éducative qui risquait, dans la conception présentée par M. Pomonti, d'être monopolisée par les populations solvables. Il a demandé aussi s'il y avait une possibilité d'accès simultané de différentes catégories d'auditeurs au système.

M. Pierre Laffitte, président, a demandé à M. Pomonti si ses conceptions avaient été formalisées dans un projet présenté au C.S.A.

M. Jacques Pomonti a noté que ses propositions assuraient l'égalité d'accès à la télévision éducative. En effet, dans son rapport, un projet d'équipement des lycées français en matériel audiovisuel, financé par la caisse des dépôts et consignations avait été formulé. Les émissions scolaires auraient été diffusées la nuit et enregistrées sur magnétoscopes. Par ailleurs, le système des abonnements individuels à la formation n'empêche pas l'Etat de financer l'abonnement non solvable.

En ce qui concerne l'interactivité, le cryptage en est une première forme dans la mesure où il permet d'identifier le public d'une émission et d'établir avec lui les relations nécessaires avec l'aide de toutes les technologies modernes.

Toutes les forces vives de la Nation devraient participer à la production des programmes de la télévision éducative. Les partenariats ainsi mis en place devraient en outre faciliter la diffusion auprès des publics visés : par exemple, on ne peut songer à atteindre les P.M.E. du bâtiment et des travaux publics qu'en passant par les organismes professionnels de ce secteur.

M. Jacques Pomonti a enfin estimé que la télévision éducative préconisée par lui était un système ouvert impliquant à la fois un nombre restreint d'opérateurs (parmi ceux-ci devraient figurer Canal Plus qui a le savoir-faire nécessaire et la Caisse des dépôts et consignations pour laquelle la formation des hommes devrait être une priorité dans l'utilisation de l'épargne publique), et un grand nombre de partenaires en ce qui concerne la programmation.

Les membres de la mission d'information sur la télévision éducative ont, au cours d'une deuxième **audition**, entendu **Mme Michèle Puybasset, conseiller d'Etat**.

Mme Michèle Puybasset a rappelé, dans un premier temps, les conditions d'élaboration du rapport qu'elle avait établi à la demande de M. Jack Lang, ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale et de la culture. Elle a précisé que l'objet de ce rapport avait été limité à la question de savoir si une chaîne éducative était faisable afin de répondre à l'appel d'offre du C.S.A. portant sur le créneau diurne du cinquième canal hertzien. Elle a également mentionné le délai très court, trois semaines, qui lui avait été fixé par le ministre d'Etat pour rendre ses conclusions.

Concernant la méthode employée, **Mme Michèle Puybasset, conseiller d'Etat**, a précisé qu'elle avait constitué un groupe de travail restreint auquel participait M. Jean-Louis Missika et qu'après avoir envoyé une lettre à l'ensemble des producteurs afin de les interroger sur leur savoir-faire en matière de programmes éducatifs, elle avait demandé au centre national de documentation pédagogique (C.N.D.P.) d'établir un inventaire exhaustif des expériences étrangères existant en matière de télévision éducative.

Enfin, elle a rappelé que son rapport n'avait pas été officiellement diffusé.

Mme Michèle Puybasset a indiqué que si au terme de son travail, elle avait acquis quelques certitudes, des interrogations demeuraient.

En premier lieu, elle a indiqué que la situation de la France, en matière de télévision éducative, constituait une anomalie parmi les pays ayant un niveau de développement équivalent et même à l'égard de certains pays moins avancés dans leur développement.

Elle a précisé qu'à l'heure actuelle, les programmes éducatifs sur les chaînes nationales se limitaient à 60 heures par an produites par le C.N.D.P. et à 500 heures par an avec les émissions de « Continentales », sur France 3.

Elle a rappelé qu'à l'étranger, la plupart des pays industrialisés étaient dotés d'une ou plusieurs chaînes de télévision éducative, les chaînes Learning channel et Discovery channel aux Etats-Unis, deux chaînes éducatives au Japon diffusant 20 heures de programmes éducatifs par jour, une chaîne en Israël diffusant 2.600 heures par an, plusieurs chaînes éducatives au Canada. En Allemagne et en Grande-Bretagne, où les programmes éducatifs sont diffusés par les chaînes généralistes, sont diffusés par an respectivement 3.000 heures et 2.000 heures de programmes éducatifs.

Elle a également observé la prédominance à l'étranger du financement public, et la priorité accordée à l'enseignement des langues et des matières technologiques.

Mme Michèle Puybasset, a ensuite indiqué qu'il existait en France, selon les réponses obtenues à son questionnaire aux producteurs, une capacité de production non négligeable, avec 38 sociétés de production faisant des programmes éducatifs.

Elle en a conclu qu'il existait en matière de programmes éducatifs, un patrimoine riche, mais disparate et trop confidentiel, en raison de l'absence d'une

vitrine qui, selon elle, permettrait de favoriser leur développement.

Mme Michèle Puybasset, a également fait part de sa certitude qu'une télévision éducative était très attendue aussi bien par les milieux scientifiques, que par les éditeurs et les enseignants.

Elle a, d'autre part, indiqué que la disparition de la Cinq et la disponibilité d'une partie du cinquième réseau constituait une réelle opportunité pour créer une chaîne éducative et lui permettre d'atteindre des millions de foyers.

Elle s'est, en revanche, déclarée défavorable au choix du câble pour ce type de chaîne en raison de la faiblesse du nombre de foyers raccordés à ce jour.

Elle a précisé que le projet de créer une chaîne éducative avait rencontré un accueil plutôt favorable de la part des directions de France 3 et d'Arte.

Parmi les certitudes avancées, **Mme Michèle Puybasset** a également évoqué la possibilité de cerner le concept d'une chaîne éducative en lui donnant une identité propre. A cet égard, elle s'est opposée à l'idée de faire de cette chaîne l'émanation d'un consortium de chaînes publiques, mais s'est déclarée favorable à une chaîne à part entière, résolument éducative, sans concession, ni camouflage de son objectif éducatif. Selon elle, une telle chaîne devrait être indépendante tant vis-à-vis de l'Etat que des autres chaînes publiques, en matière de programmation.

Elle a considéré qu'un des éléments indispensables pour donner une véritable identité à cette chaîne, consistait à accompagner systématiquement l'image diffusée d'un mode d'emploi, voire d'un médiateur, afin de donner l'accès le plus large au code de l'image.

Mme Michèle Puybasset, a également insisté sur son souci de voir une telle chaîne privilégier un «rythme»

différent par rapport aux autres chaînes de télévision en donnant le temps de revenir et celui de comprendre.

Parmi les principes fondateurs d'un tel projet, **Mme Michèle Puybasset** a également retenu le souci de répondre aux attentes du public en proposant la création de clubs d'utilisateurs.

Elle a défini le projet de chaîne éducative comme devant toucher tous les champs du savoir en faisant place également à des émissions de services relatifs à la formation, à l'emploi ou encore à la vie des citoyens.

Elle a indiqué que, selon une enquête menée en Allemagne, une émission d'apprentissage des langues destinée à 3.000 élèves avait recueilli une audience de 100.000 personnes non scolaires, ce qui tendait à prouver qu'un bon produit trouvait naturellement son public.

Elle en a conclu à la nécessité de dépasser le choix d'une télévision scolaire en préconisant une télévision éducative, généraliste, ayant le plus large public possible.

Elle a également indiqué l'importance d'intégrer l'apprentissage de la culture des médias dans les émissions proposées.

Elle a estimé qu'un tel projet devait aussi traiter de l'actualité, mais différemment en choisissant un seul événement par jour et en le situant dans ses dimensions historiques, sociales et géographiques.

Elle a considéré que l'interactivité était une condition indispensable pour tout projet de télévision éducative.

Considérant qu'un financement majoritaire de l'Etat était indispensable pour une télévision éducative, elle a estimé le budget total nécessaire à 750 millions de francs, avec une participation de l'Etat, au travers des budgets du ministère de l'éducation nationale et du travail, d'un montant de 450 millions de francs, le solde pouvant être prélevé sur le fonds d'intervention pour la formation professionnelle.

Elle a également fait part de sa préférence pour un organisme léger afin de réduire au maximum les frais de structure et de conserver au sein d'équipes restreintes la motivation initiale.

Après avoir exposé les certitudes auxquelles elle avait abouti, au terme de son travail, **Mme Michèle Puybasset** a fait état des interrogations qui lui semblaient demeurer.

En premier lieu, elle a évoqué la question des structures juridiques de la chaîne en observant que si l'appel d'offre du C.S.A. s'adressait à des sociétés commerciales, ce qui limitait la part de l'Etat à 25 %, il en résultait une contradiction interne dans le projet d'Eurêka T.V. qui avec 25 % du capital détenu par l'Etat, bénéficiait à hauteur de 75 % des subventions de ce dernier pour son fonctionnement.

En second lieu, **Mme Michèle Puybasset, conseiller d'Etat**, a considéré que les exigences actuelles en matière de respect de quotas de diffusion et de production, ainsi que l'interdiction de la publicité pour les livres, constituaient autant d'obstacles à un projet de chaîne éducative, mais que la nécessité publique aurait pu conduire, par décret, à aménager un dispositif spécifique pour cette chaîne.

A l'issue de l'exposé de **Mme Michèle Puybasset, M. René Trégouët, rapporteur**, s'est interrogé sur la faiblesse de la durée accordée à **Mme Puybasset** pour élaborer son rapport (trois semaines), alors que l'importance du sujet aurait de toute évidence nécessité une réflexion plus longue sur cette question majeure pour l'avenir de notre pays que constituent les conditions d'accès au savoir.

Il a observé qu'un délai aussi bref lui semblait inconsidéré et que le rapport de **M. Jacques Pomonti** qui n'arrivait pas aux mêmes conclusions, avait fait l'objet d'une réflexion approfondie plus longue.

M. Yvan Renar, s'est interrogé sur les raisons expliquant l'absence de programmes et de chaîne éducatifs en France.

M. Pierre Laffitte, président, a également observé que le nombre d'heures consacrées par la France aux programmes éducatifs était en régression constante.

Mme Michèle Puybasset, conseiller d'Etat, a observé que si, dans les années 60, la France était en avance en matière de télévision éducative, la suppression, avec la loi sur l'audiovisuel de 1974, des créneaux de diffusion mis gracieusement à la disposition du centre national de documentation pédagogique (C.N.D.P.), avait conduit à limiter les actions de ce centre qui ne disposait plus, actuellement, que d'un budget de 7 millions de francs à consacrer à la production.

La mission a ensuite procédé à l'audition de **Mme Claudie Vuillet, délégué national à l'audiovisuel du ministère de l'éducation nationale, accompagnée de M. André Legrand, directeur des écoles**.

Mme Claudie Vuillet a tout d'abord commenté les dispositions de la convention signée entre le ministère et la société Eurêka TV en soulignant le caractère exigeant du partenariat ainsi institué.

Elle a notamment insisté sur l'important travail préparatoire réalisé par les différentes directions du ministère pour dégager les priorités éducatives et pédagogiques des programmes visés dans le titre I du protocole avec la chaîne éducative.

Outre les aspects d'accompagnement scolaire, de formation à distance pour lesquels la télévision constituerait un puissant outil de développement, elle a indiqué qu'un projet concerté avec le ministère du travail sur la formation professionnelle était en cours.

En second lieu, **Mme Claudie Vuillet** a brossé un rapide "état des lieux" en matière d'équipement audiovisuel et de formation des enseignants.

Concernant l'équipement, elle a reconnu que le niveau des matériels nécessaires pour recevoir, enregistrer et diffuser des vidéogrammes était tout à fait insuffisant pour les écoles, mais que la situation était plus favorable pour les lycées et collèges.

Elle a constaté une accélération de l'effort depuis 1990, année où le ministère a inscrit un crédit de 84 millions de francs pour l'équipement audiovisuel, somme qui pourrait être doublée si l'on tient compte de l'effort important des collectivités locales en ce domaine.

Mme Claudie Vuillet a indiqué que cette situation moyenne masquait des disparités importantes et a annoncé que M. Jack Lang interviendrait prochainement pour présenter un plan permettant d'accélérer et d'améliorer le taux d'équipement. L'objectif à terme étant de faire en sorte que toutes les classes soient équipées en télévision et en vidéo afin, qu'in fine, un élève puisse utiliser une heure par jour ces moyens audiovisuels.

Concernant la formation, elle a souligné l'importance de la demande de la part des enseignants, demande qui a été réorientée de la production vers l'utilisation des produits et du média.

Mme Claudie Vuillet a mis l'accent sur la difficulté en ce domaine qui consistait à aboutir à un changement de pratique, concret dans les classes à l'issue d'une formation à l'audiovisuel. De ce point de vue, la disposition d'une chaîne éducative serait un encouragement très efficace et un stimulant puissant pour les enseignants. L'inertie actuelle pourrait, en effet, être secouée par une politique de production audiovisuelle plus adaptée aux besoins des enseignants sans qu'ils aient l'obligation de reformater des émissions conçues dans d'autres buts que le seul but pédagogique.

A la suite de cette présentation, un débat s'est instauré auquel ont pris part Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Lucien Lanier, Yvan Renar et René Trégouët, rapporteur.

En réponse, **M. André Legrand** a indiqué qu'il convenait de distinguer deux sortes de publics. D'une part, les classes pour lesquelles les programmes peuvent être accessibles en direct ou en différé selon les choix du pédagogue, et, d'autre part, les individus.

Dans l'état actuel des choses, il a souligné que la télévision n'occupait qu'une place restreinte en raison d'une forte tradition de l'enseignement français qui admet mal d'autres supports que l'écrit et de l'écart qui existe encore aujourd'hui entre les produits audiovisuels existants et les besoins réels de l'enseignement. Les premiers ayant une vocation de vulgarisation, tandis que les seconds visent l'éducation.

Il a toutefois indiqué que la situation était très variable selon les secteurs et notamment dans l'enseignement technique ou tertiaire au sein duquel l'ordinateur est omniprésent.

Concernant l'implication des enseignants, **Mme Claudie Vuillet** a reconnu que le ministère disposait de peu de données en dehors du sondage réalisé par le C.N.D.P. avec Télérama. Elle a indiqué que des recherches étaient en cours pour étudier l'apport de l'audiovisuel à l'enseignement.

Elle a, par ailleurs, décrit l'expérience de formation plus poussée de certaines académies comme celle de Lille et a indiqué qu'un délégué à l'audiovisuel existait dans chaque académie et qu'il avait pour rôle de coordonner l'ensemble des actions en la matière.

Aux missionnaires qui s'étaient inquiétés des inégalités découlant tant de la politique plus ou moins dynamique des collectivités locales que de celles des académies, **M. André Legrand** a répondu que l'action de l'Etat (à l'exception notable des écoles qui dépendent exclusivement des communes) venait tempérer ces inégalités pourtant réelles et qui posaient un problème d'égalité devant l'éducation.

Mme Claudie Vuillet est alors intervenue pour indiquer que M. Jack Lang souhaitait intensifier cet effort mais que l'objectif visé, d'une heure par élève et par jour, était coûteux, de l'ordre de 121 millions de francs pour les écoles, 73 millions pour les collèges et 58 millions pour les lycées.

Enfin, concernant la décision du C.S.A. du 22 janvier 1993 sur la chaîne éducative, elle a souligné les points positifs du communiqué de l'instance de régulation qui reconnaît la nécessité d'une chaîne d'éducation. Elle s'est interrogée sur l'adaptation législative que le C.S.A. appelle de ses vœux et a souhaité, qu'en dépit du report de la décision, les 450 millions de francs provisionnés au budget du ministère de l'éducation nationale puissent être consacrés à la production des programmes adaptés.

**MISSION D'INFORMATION CHARGÉE
D'ÉTUDE LE FONCTIONNEMENT DES
MARCHÉS DES FRUITS, DES LÉGUMES ET DE
L'HORTICULTURE, D'EXAMINER LEURS
PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION, COMPTE TENU
DE LA RÉFORME DE LA POLITIQUE AGRICOLE
COMMUNE ET DE FORMULER TOUTE
PROPOSITION DE NATURE À RÉMÉDIER AUX
DIFFICULTÉS DONT SOUFFRENT CES
SECTEURS**

Mercredi 13 janvier 1993 - Présidence de M. Louis Minetti, président.- Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la mission a tout d'abord procédé à l'audition de M. Maurice Rigaud, membre du Bureau de l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture (A.P.C.A.), président de la chambre d'agriculture du Vaucluse, président de la chambre régionale d'agriculture de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur.

M. Maurice Rigaud a estimé que la grave crise qu'a connue en 1992 le secteur des fruits et légumes témoignait d'un déséquilibre durable entre une offre largement excédentaire et une demande progressant plus faiblement.

Il a présenté le régime communautaire applicable à ces productions : en cas de déséquilibre, la Communauté ouvre la possibilité aux groupements de producteurs de retirer du marché les excédents. Ces retraits s'effectuent à un prix très faible, qui, contrairement aux autres organisations communes de marché, n'a pas pour objectif de garantir les revenus.

Il a rappelé que la Communauté européenne, compte tenu de sa solvabilité et de la faiblesse de la préférence communautaire, constituait, pour ces secteurs, un marché convoité par l'ensemble des pays producteurs.

Il a estimé nécessaire de renforcer cette préférence communautaire et rappelé que de fortes potentialités de production et d'exportation existaient dans les pays méditerranéens, dans l'hémisphère Sud et dans les pays de l'Est, particulièrement désireux de se procurer des devises en exportant leurs productions.

En outre, l'organisation communautaire de marché devrait être revue afin de couvrir toutes les productions et d'assurer un prix de retrait permettant de préserver le revenu. Cette réforme serait d'autant plus nécessaire que la nouvelle politique agricole commune (P.A.C.) a déjà entraîné des délocalisations de productions en dehors des bassins traditionnels.

Puis, **M. Maurice Rigaud** a répondu aux questions de **MM. Louis Minetti, président, Jean Huchon et Jean-François Le Grand, rapporteurs, Marcel Daunay, Louis de Catuelan, Michel Doublet et Jean Delaneau.**

Il a rappelé que les fruits et légumes, ne nécessitant pas de transformation industrielle, la production autoconsommée, donnée, ou directement vendue au consommateur était importante, même si elle était difficile à mesurer, notamment celle provenant des jardins familiaux.

Il a estimé que la liberté des échanges ne devait pas entraîner un dérèglement total des marchés et que la Communauté européenne était aujourd'hui le seul grand marché solvable non protectionniste. Il a souligné que la stratégie des grandes surfaces était de s'approvisionner au moindre coût et que la production, insuffisamment organisée, se présentait en position de faiblesse face à la grande distribution.

S'agissant de la réforme du règlement communautaire applicable à ces productions, il a estimé qu'une amélioration des conditions de retrait devait s'accompagner d'une meilleure maîtrise de l'offre, à l'importation comme à la production. Néanmoins, la mise en place de droits à produire, envisageable en

arboriculture, lui a paru impossible pour les productions donnant lieu à plusieurs récoltes au cours de l'année.

Il a souligné que des débouchés pouvaient être ouverts dans l'agro-industrie, à la condition que le prix d'achat de la matière première soit suffisamment intéressant pour le producteur.

Puis la commission a procédé à l'audition de **M. Luc Guyau**, président de la **fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (F.N.S.E.A.)**, accompagné de **MM. Charles Calleja**, président de la **fédération nationale des producteurs de fruits (F.N.P.F.)**, **Denis Onfroy**, président de la **fédération nationale des producteurs de légumes (F.N.P.L.)** et **Claude Roche**, président de la **fédération nationale des producteurs de l'horticulture et des pépinières (F.N.P.H.P.)**.

Après avoir rappelé que les secteurs des fruits, des légumes et de l'horticulture, dont les productions très diverses étaient réparties sur l'ensemble du territoire, avaient été affectés par une crise profonde en 1992, **M. Luc Guyau** a indiqué que la réforme de la P.A.C. avait déjà entraîné des délocalisations de production, notamment pour les productions mécanisables comme la pomme de terre.

Il a souligné que l'inquiétude suscitée par l'entrée de l'Espagne dans le marché commun s'était atténuée, compte tenu de l'égalisation des conditions de production sous l'effet du «rattrapage social» de ce pays, et qu'aujourd'hui les principales difficultés provenaient du Maroc et des pays de l'hémisphère Sud.

Il a estimé qu'il fallait renforcer la compétitivité de ces secteurs en améliorant leurs conditions de financement, aujourd'hui très onéreuses en raison de la maîtrise de l'inflation ; en supprimant les distorsions de concurrence créées par les inégalités de charges sociales et de main d'oeuvre ; en aménageant la fiscalité dans un sens plus favorable à l'entreprise agricole.

L'organisation commune de marché devrait également être réformée afin de couvrir l'ensemble des productions.

M. Claude Roche a rappelé que les 14.000 exploitants du secteur horticole avaient dégagé un chiffre d'affaires de 9,5 milliards de francs –soit autant que le secteur betteravier– mais que ce secteur restait très largement déficitaire (- 4 milliards de francs). Il a indiqué que la Guerre du Golfe, mais surtout le passage de la taxe sur la valeur ajoutée (T.V.A.) applicable au taux de 18,6 % avaient affecté ce secteur, qui a perdu 6.000 emplois depuis 1991.

Il a estimé que les prêts susceptibles d'être accordés étaient très insuffisants compte tenu des besoins, ce qui entraîne un retard croissant de l'horticulture française, notamment en matière de serre. Ce secteur, enfin, est caractérisé par la faiblesse de son organisation économique, même si la situation en Bretagne est plus satisfaisante que dans le Midi.

M. Charles Calleja a rappelé que le secteur des fruits était un «gros consommateur» de main d'oeuvre et de capitaux et que son marché était particulièrement fragile, alors même qu'il ne bénéficie que d'un très faible soutien communautaire. Il a détaillé les principales mesures de nature à améliorer la compétitivité du secteur : mieux encadrer les importations et les exportations ; rassembler la production ; libéraliser le travail saisonnier ; réduire les frais financiers.

M. Denis Onfroy a souligné que, troisième producteur de fruits et légumes de la Communauté avec 15 % de la production communautaire, la France importait 30 % de sa consommation en légumes. Il a exposé que la production de légumes ne disposait quasiment d'aucune protection communautaire et qu'elle était l'objet d'une concurrence très vive des Etats tiers. Il a estimé que la production française n'était pas aujourd'hui assez forte pour envisager la réforme de l'organisation commune de marché : il faut préalablement structurer la filière et favoriser l'organisation et les complémentarités inter-régionales.

Selon l'intervenant, les moyens de l'office national interprofessionnel des fruits, des légumes et de l'horticulture (ONIFLHOR) sont aujourd'hui insuffisants pour rassembler la production et renforcer les structures commerciales.

Un large débat s'est alors engagé dans lequel sont intervenus **M. Louis Minetti, président, Jean Huchon, et Jean-François Le Grand, rapporteurs, Bernard Hugo, Jean Roger et Francisque Collomb.**

M. Luc Guyau a répondu aux intervenants que la Communauté devrait s'attacher à ce que les importations en provenance de pays en développement favorisent effectivement le développement économique et social de ces pays.

M. Charles Calleja a estimé nécessaire que la Communauté veille à la réciprocité des règles applicables aux échanges internationaux. Il a exposé que la France, contrairement à la Hollande ou à l'Allemagne, n'était pas un bon pays «réexportateur». Il a souligné les écarts de charges sociales entre un producteur de fruits français et un producteur américain.

M. Denis Onfroy a également souligné que l'une des faiblesses de la France était qu'elle ne savait pas réexporter. Il a ainsi indiqué qu'aujourd'hui, le Maroc développait ses exportations vers l'Espagne qui les réexportait dans le reste de la Communauté et que la Hollande avait la même activité de réexportation pour les fruits de l'hémisphère Sud. Il a, par ailleurs, souligné l'insuffisance de l'organisation économique du secteur qui place la production en situation de faiblesse face aux acheteurs regroupés en centrales d'achats.

Au cours d'une seconde séance tenue dans l'après-midi, la mission a entendu **M. Michel Danet, sous-directeur de l'union douanière et de la coopération internationale à la direction générale des douanes et droits indirects.**

M. Michel Danet a tout d'abord rappelé que la Communauté européenne constituait un marché ouvert. Cette ouverture est toutefois tempérée par une protection tarifaire mise en oeuvre par le tarif extérieur commun, les droits de douane existants faisant l'objet de réductions ou de suppressions au profit des pays en voie de développement, indépendamment des accords bilatéraux.

S'agissant du problème spécifique de la banane, il a indiqué que la France avait obtenu la prorogation du régime dérogatoire de l'article 115 du Traité de Rome au-delà du 1er janvier 1993. Il a estimé qu'il était toutefois difficile aux douanes de contrôler l'application effective des mesures décidées en faveur de ce fruit.

M. Michel Danet a relevé la faible part prise par les infractions aux mesures de contrôle dans le secteur des fruits, des légumes et des fleurs dans le contentieux douanier.

En réponse à une question de **M. Louis Minetti, président**, sur le rôle des Pays-Bas dans le contrôle des importations de fruits et légumes en provenance de pays-tiers, **M. Michel Danet** a rappelé que la libre circulation mise en oeuvre par le Marché Unique se traduisait par un contrôle unique aux points d'entrée sur le territoire communautaire et, qu'en conséquence, tout reposait sur la qualité de ce contrôle.

A une question de **M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, sur les rôles respectifs des douanes et des services de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes dans le contrôle des retraits, **M. Michel Danet** a répondu que les deux administrations collaboraient efficacement, les douanes devant à terme assumer seules cette tâche.

Faisant suite à une question de **M. Marcel Daunay** sur les pouvoirs d'investigations de l'administration des douanes, **M. Michel Danet** s'est félicité de la prise de conscience des pouvoirs publics au second semestre 1992 de la nécessité de conserver des moyens de contrôle

douanier aux frontières. Estimant comme **M. Marcel Daunay** qu'il fallait faire respecter les règlements communautaires aux frontières extérieures de la C.E.E., **M. Michel Danet** a considéré que la libre circulation pourrait être remise en cause si les infractions se multipliaient. La politique douanière étant entièrement communautaire et le principe de subsidiarité ne pouvant être invoqué, il a estimé que les mêmes règles devaient être appliquées par les Douze de la même façon.

Répondant à **M. Jean Delaneau** sur la coopération communautaire entre services douaniers, **M. Michel Danet** a reconnu que celle-ci n'existait que de façon limitée et que le droit communautaire étant appliqué par les douanes nationales, la faiblesse d'un seul Etat-membre pourrait mettre en péril l'ensemble.

Un débat s'est ensuite engagé entre **M. Jean-François Le Grand**, rapporteur, **M. Jean Delaneau** et **M. Louis Minetti**, président, sur ce point.

Répondant enfin à une question de **M. Jean Delaneau** sur la pérennité des documents statistiques, **M. Michel Danet** a confirmé que, malgré le Marché Unique, une déclaration d'échanges de biens permettrait de continuer à connaître les flux intracommunautaires de marchandises et à élaborer la balance commerciale.

La mission d'information a ensuite procédé à l'audition d'une délégation du centre national des jeunes agriculteurs (C.N.J.A.), composée de **M. Jean-Luc Flaugère**, trésorier, et de **MM. Yves Aris** et **Francis Genton**, administrateurs.

M. Jean-Luc Flaugère a d'abord mis en avant les problèmes de l'horticulture française, tenant, selon lui, à l'augmentation du taux de T.V.A. sur les fleurs décidée en 1991 et à l'atomisation des structures de production.

S'agissant du marché des fruits et légumes, il a estimé que l'année 1992 avait été particulièrement difficile pour les producteurs en raison des conditions climatiques, de

l'importance des importations en provenance de pays extérieurs à la Communauté européenne, des limites du mécanisme de régulation des marchés et du blocus routier. Il a précisé que la conjonction de ces difficultés avait notamment eu pour effet de freiner les exportations de produits français, empêchant ainsi la reconquête des parts de marché perdues en 1991.

M. Jean-Luc Flaugère a ensuite évoqué la spécificité du marché des fruits et légumes, qu'il a expliquée par l'extrême diversité des produits, leur dépendance à l'égard des conditions climatiques, la difficulté de contrôler la formation des prix au niveau de la distribution, la faible protection des frontières européennes et les limites des exportations extra-communautaires. Il a estimé que, en raison de cette spécificité, l'organisation commune du marché des fruits et légumes ne pouvait se limiter à une seule intervention sur l'équilibre offre-demande à travers le mécanisme du retrait, d'autant plus que ce système ne concerne qu'un nombre limité de produits.

Envisageant les solutions susceptibles d'être apportées à ces difficultés, il a indiqué que l'Europe devrait assurer le respect du principe de la préférence communautaire et mettre en place un plan de communication. Il a enfin appelé de ses vœux un meilleur ajustement quantitatif entre l'offre et la demande par une concentration de l'offre et par une maîtrise de la production.

En réponse à une question de **M. Louis Minetti, président**, **M. Yves Aris** a évoqué le problème des importations en provenance de pays n'appartenant pas à la Communauté européenne. Il a critiqué le fait que ces importations profitent à des intermédiaires et non aux producteurs des pays en question.

Après les interventions de **MM. Jean-François Le Grand, rapporteur**, **Bernard Hugo**, **Jean Delaneau** et **Louis de Catuelan**, **M. Francis Genton** a résumé les propositions du C.N.J.A. sur l'organisation des producteurs. Il a notamment suggéré que ceux-ci, pour bénéficier du retrait, soient astreints à une déclaration de

mise en culture et à une cotisation obligatoire acquittée au niveau régional. Il a estimé que les règles interprofessionnelles devaient pouvoir être étendues à l'ensemble des producteurs, quel que soit le pourcentage de producteurs appartenant à l'organisation interprofessionnelle.

M. Jean-Luc Flaugère a déclaré qu'une politique ne saurait reposer uniquement sur le retrait, lequel doit seulement être considéré comme une solution de salut en cas de grave difficulté. Il a ajouté que, faute d'un jeu suffisant de la solidarité nationale au sein de la filière, il existait une concurrence franco-française aux conséquences néfastes.

Après que **M. Yves Aris** eut proposé l'instauration d'une carte professionnelle, **M. Jean-Luc Flaugère** a conclu en affirmant que les fruits et légumes ne devaient pas devenir des produits de luxe.

Mercredi 27 janvier 1993 - Présidence de M. Louis Minetti, président, puis de M. Jean Delaneau, vice-président.- Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la mission a tout d'abord procédé à l'audition de M. Georges Guillemain, président de la chambre syndicale de la conserve.

M. Georges Guillemain a rappelé les principales caractéristiques de l'évolution du secteur de la conserverie légumière et fruitière au cours des vingt-cinq dernières années : la réduction très sensible du nombre des entreprises, l'amélioration de leur compétitivité, la croissance modeste, mais régulière, de la consommation.

Après avoir indiqué que la réforme de la politique agricole commune ne concernait pas directement le secteur des fruits et légumes, **M. Georges Guillemain** a détaillé deux difficultés induites par cette réforme.

La première tient au choix français d'imposer un gel annuel des terres jusqu'au 15 juillet, ce qui autorise la plantation et la récolte, après cette date, de certains

légumes, comme le haricot vert et le flageolet, qui viendront concurrencer ceux produits par les agriculteurs sous contrat.

La seconde réside, d'une part, dans l'alignement du régime applicable à l'importation, sans considération des coûts respectifs de production, du maïs doux sur celui en vigueur pour le maïs grain et, d'autre part, dans la limitation, en application de la réglementation communautaire, des aides au maïs aux seules plantations réalisées avant le 15 mai, alors que plus de la moitié du maïs doux est plantée après cette date.

Un large débat s'est engagé, dans lequel sont intervenus **MM. Fernand Tardy, Jean Delaneau, Bernard Hugo, Michel Doublet et Louis Minetti, président. M. Georges Guillemain** a précisé que, depuis le 1er janvier 1993, à l'exception des produits aidés pour lesquels la Communauté fixe des normes, seul le respect des «usages» permet de garantir la qualité des produits pour le consommateur. Il a souligné que, pour la transformation, le marché des légumes est beaucoup plus souple que celui des fruits, caractérisé par la lenteur de la montée en production. Il a estimé que la production n'était pas assez organisée, que les fortes variations observées sur certaines devises, notamment le dollar, perturbaient le marché et que, si elle avait mieux su résister à la grande distribution que ses homologues britanniques, la transformation française restait très dépendante de son aval.

Puis la commission a procédé à l'audition de **MM. Gilbert Jolivet, président du Comité «Autres produits» et Alain Berger, directeur de l'Institut national des appellations d'origine (I.N.A.O.).**

M. Gilbert Jolivet a indiqué que les deux principaux obstacles au développement des signes distinctifs de qualité pour les fruits et légumes résidaient dans l'inadaptation de la distribution et dans la difficulté à «personnaliser» le produit. Il a souligné que plus de la moitié des ventes de fruits et légumes s'effectuait en libre

service ce qui rend difficile la distinction de la qualité spécifique d'un produit. En outre, la multiplication des signes distinctifs de qualité : appellation d'origine, indication de provenance, label, certification, ne contribue pas à clarifier le choix du consommateur.

Un large débat s'est engagé dans lequel sont intervenus MM. Louis Minetti, président, M. Jean-François Le Grand, rapporteur, Louis de Catuelan, Bernard Hugo, Fernand Tardy, Jean Delaneau, Michel Doublet, et Jacques de Menou. M. Gilbert Jolivet a estimé que la qualité devait être considérée comme une démarche globale de l'ensemble de la filière, de la production à la vente au détail, et que, fréquemment, le commerce de gros et la distribution ne tenaient pas compte de l'effort qualitatif fait au stade de la production. Il a ensuite détaillé l'état d'avancement des différents dossiers de demande d'appellation d'origine contrôlée en instance devant l'I.N.A.O.

M. Alain Berger a souligné les risques de confusion entre les produits d'appellation et les produits bénéficiant d'une simple indication de provenance et souhaité que soient clarifiées les conditions d'utilisation des noms géographiques. Il a enfin exposé que la France avait intérêt à «jouer» la différenciation et la qualité de ses produits dans la mesure où, pour les produits standard sur lesquels la concurrence se fait sur les prix et la régularité des approvisionnements, certains de nos concurrents, notamment la Hollande, bénéficient d'importantes économies d'échelle.

Puis, la mission d'information a procédé à l'audition de M. Henri Bois, président de l'Union confédérale des fruits et légumes (U.C.F.L.), accompagné de MM. André Potel, président et Michel Charbonnier, directeur, de l'Association française des Comités économiques agricoles de fruits et légumes (AFCOFEL), Bernard Cardinaud, directeur de la Fédération française de la coopération fruitière, légumière et horticole (FELCOOP), Charles Calleja,

président de la Fédération nationale des producteurs de fruits (F.N.P.F.) et Pierre Hourbeigt, vice-président de la Fédération nationale des producteurs de légumes (F.N.P.L.).

M. Henri Bois a rappelé l'évolution générale de ce secteur depuis 1970 : intensification de la concurrence, amélioration des circuits, volatilité croissante du goût des consommateurs. Il a estimé indispensable un allègement des charges sociales et une maîtrise des importations qui doivent être complémentaires et non concurrentes de la production nationale.

M. André Potel a considéré que ce secteur souffrait des reports de production consécutifs à la réforme de la politique agricole commune. Il s'est inquiété de la remise en cause par la Communauté de la réglementation interprofessionnelle française, ce qui risque d'entraîner une diminution de la qualité de produits puis la baisse de la consommation.

Il a regretté que la Commission européenne n'utilise pas tous les moyens à sa disposition pour limiter les surproductions, comme les interdictions de mise sur le marché, en-deçà d'un certain calibre.

M. Charles Calleja a rappelé que si l'accès au marché de ces secteurs était géré par la Communauté économique européenne, une différence de culture opposait les pays d'Europe du Nord, plus ouverts aux importations extra-communautaires, aux autres pays. Il a suggéré qu'une partie des actions d'orientation de la production soit «renationalisée» au niveau des Etats-membres et que la Communauté réaffirme le principe d'une préférence communautaire forte. Il a regretté les distorsions de concurrence résultant des différences de charges sociales et le manque d'organisation du secteur.

M. Henri Bois a attiré l'attention sur l'emploi en milieu rural induit par ce secteur. Il a estimé qu'il fallait relativiser le rôle de l'Espagne et a regretté l'attitude de la grande distribution.

S'agissant du développement de la production en dehors des bassins traditionnels, **M. Pierre Hourbeigt** a cité en exemple, d'une part, la production de tomates au Maroc et ses effets sur la production nationale, et d'autre part, les délocalisations de la production de carottes de la Manche vers l'Aquitaine. Il s'est déclaré très inquiet des conséquences des projets d'arrachage de 30.000 hectares de vignes dans le Languedoc-Roussillon et a réclamé une révision de la loi de 1962 sur l'organisation de la profession.

Aux questions de **MM. Louis Minetti, président, Jean-François Le Grand, rapporteur, Fernand Tardy, Bernard Hugo et Jacques de Menou, M. Henri Bois** a annoncé la publication prochaine des propositions de la profession. **M. Bernard Cardinaud** a estimé que, plus qu'une protection des bassins traditionnels de production des fruits et légumes, la surproduction du secteur impliquait une réflexion sur les conditions de la formation des prix entre producteur et acheteur final. **M. André Potel** a relevé que la Hollande avait refusé que l'on étende au niveau communautaire son modèle d'organisation du marché afin de ne pas être concurrencée. **M. André Charbonnier** a enfin regretté l'inapplication des lois de 1980 et 1982 sur l'organisation des marchés, dont il a estimé que professionnels et pouvoirs publics étaient responsables, et souhaité que les producteurs soient incités à faire partie de ces organisations.

Puis, au cours d'une seconde séance tenue dans l'après-midi, la mission d'information a procédé à l'audition de **MM. Denis Onfroy, président du conseil de direction «fruits et légumes» de l'office national interprofessionnel des fruits, des légumes et de l'horticulture (ONIFLHOR) et Georges Dutruc-Rosset, directeur.**

Après avoir rappelé l'historique de l'office interprofessionnel, **M. Onfroy** a regretté que la faiblesse de la protection communautaire du secteur des fruits et légumes ne soit pas compensée par des dotations

budgétaires à l'ONIFLHOR suffisantes, la réforme de la PAC ayant profondément aggravé les difficultés de ce secteur.

Il a souhaité une revalorisation sensible du budget de l'ONIFLHOR, à l'image des fonds d'intervention hollandais dont les produits financiers suffisent à financer l'organisation du marché, la mise en place de fonds d'intervention par produit et l'organisation de la production par grands bassins.

A une question de **M. Marcel Daunay**, lequel a regretté la disparition du fonds d'orientation et de régularisation des marchés agricoles (FORMA), **M. Denis Onfroy** a déploré que les réserves substantielles du fonds aient été reversées à l'Etat lors de sa transformation en offices interprofessionnels.

Puis un débat s'est engagé entre **M. Jean-François Le Grand**, rapporteur, **M. Michel Doublet** et **M. Marcel Daunay** sur les délocalisations des productions, d'une part, **Mme Anne Heinis**, **M. Jacques de Menou** et **M. Georges Dutruc-Rosset** sur l'organisation actuelle des marchés et leurs perspectives d'évolution, d'autre part.

A une question de **M. Louis Minetti**, président, sur le rôle des grands groupes de distribution, **M. Georges Dutruc-Rosset** a estimé qu'il existait une alternative : soit le maintien d'une logique d'économie de marché ayant comme conséquence une spécialisation des bassins de production, soit l'instauration d'une réglementation de l'offre, soulignant que si cette dernière solution était retenue, il fallait veiller à ce que la France ne soit pas la seule à autolimiter sa production.

Un débat s'est engagé entre **M. Jean Besson**, **M. Jean-François Le Grand**, rapporteur, et **M. Georges Dutruc-Rosset** sur les aides à l'exportation.

Enfin, **M. Louis Minetti**, président, a demandé des précisions sur les retraits et le rôle du fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) pour ce secteur.

La mission d'information a ensuite entendu **M. Philippe Soula**, secrétaire général de la fédération des industries et commerces utilisateurs des basses températures - congélation - surgelés - glaces -, accompagné de MM. **Pierre Boiron**, **André Auriou** et **M. Didier Dupin**.

M. Pierre Boiron a, en introduction, présenté le secteur des fruits surgelés dominé par les fruits rouges et plus particulièrement la framboise, secteur fortement dépendant d'importations en provenance de pays de l'Europe de l'Est. A l'inverse, **M. Didier Dupin** a estimé que s'agissant du secteur des légumes surgelés, la compétition était essentiellement intra-communautaire, essentiellement avec la filière belge. Il a présenté les différences entre le secteur des produits surgelés et celui des produits frais, résidant dans l'organisation impérative de la production dans le secteur des surgelés. Il a considéré, ainsi que **M. André Auriou**, que la qualité, devenant une exigence croissante du consommateur, excluait des importations massives en provenance de l'Est pour les produits «nobles».

M. Jean Delaneau, président, a demandé à **M. Philippe Soula** des précisions sur les incidences des approvisionnements à l'étranger sur le secteur frais et **M. Francisque Collomb** s'est interrogé sur l'absence de coordination entre les retraits et la transformation. En réponse, MM. **Pierre Boiron** et **André Auriou** ont rappelé que les produits destinés au marché du frais et ceux destinés aux usines de transformation étaient qualitativement différents, que le secteur de la transformation nécessitait une forte organisation de son amont et que, pour le secteur des fruits, la France avait privilégié le marché de table, ce qui rend les importations indispensables.

Puis en réponse aux questions de **Mme Anne Heinis**, ils ont rappelé que ce secteur ne recevait pas d'aide communautaire, sauf pour la framboise.

DELEGATION DU SENAT POUR LES COMMUNAUTES EUROPEENNES

Mardi 26 janvier 1993 - Présidence de M. Jacques Genton, président. - La délégation a tout d'abord procédé à la désignation de rapporteurs :

- **M. Xavier de Villepin sur les conditions d'application de la deuxième directive bancaire,**

- **M. Jacques Oudin sur les services publics et les entreprises publiques et l'Europe.**

M. Maurice Blin, rapporteur, a ensuite présenté un projet de rapport d'information sur la politique communautaire de la concurrence.

Il a tout d'abord fait observer que le récent départ de sir Brittan du poste de commissaire à la concurrence aurait probablement des conséquences lourdes quant à la manière dont est mise en oeuvre cette politique.

Rappelant les textes du Traité de Rome ayant servi de base à la politique de concurrence, le rapporteur a indiqué que, dans cette matière, la Commission des Communautés était seule compétente, l'unique contre-pouvoir étant constitué par le tribunal de première instance et la Cour de justice.

Il a ensuite remarqué qu'un durcissement très net avait pu être observé au cours des dernières années. Le succès de l'idéologie libérale, dont sir Brittan est l'un des éminents représentants, l'achèvement du marché intérieur et l'adoption d'un règlement sur les concentrations d'entreprises ont été les principales raisons de cette évolution.

M. Maurice Blin, rapporteur, a constaté que la politique de concurrence posait aujourd'hui de graves problèmes. Les pouvoirs d'investigation attribués à la DG IV (direction générale de la concurrence) sont appliqués par celle-ci sans retenue. La Commission utilise des

notions juridiques incertaines qui lui donnent une grande marge d'appréciation. Elle a, dans l'affaire Nestlé-Perrier, remis en cause un duopole, alors que cette situation n'était évoquée dans aucun texte communautaire.

Le rapporteur a également remarqué que la subsidiarité ne trouvait jusqu'à présent pas de traduction concrète dans cette matière. De la même façon, la transparence au stade de l'instruction des dossiers demeure très insuffisante. Enfin, le recours à la Cour de justice est très aléatoire, compte tenu des délais de jugement de celle-ci.

Poursuivant son propos, **M. Maurice Blin, rapporteur**, a observé que l'Europe ne pouvait plus, aujourd'hui, ignorer la concurrence mondiale, et qu'il était désormais indispensable de favoriser d'éventuels regroupements au sein de l'industrie européenne, de manière à faire face à la concurrence américaine, japonaise et asiatique en général. Le rapporteur a également noté que les entreprises publiques avaient été la dernière cible de sir Brittan qui prétendait démanteler tous les monopoles existant dans le secteur de l'énergie, des télécommunications et des transports. Le livre vert postal a démontré qu'une approche plus pragmatique et concertée était possible en cette matière.

M. Maurice Blin, rapporteur, a fait valoir qu'au fond deux conceptions, deux cultures s'affrontaient : la culture latine, dans laquelle le droit est édicté par le politique, et la culture anglo-saxonne dans laquelle le droit est négocié et en perpétuelle évolution. Cette dernière conception l'a, à l'évidence, emporté dans les institutions communautaires.

Concluant son propos, le rapporteur a formulé des propositions. La transparence devrait être accrue dans la phase d'instruction du dossier ; la subsidiarité devrait également être mieux respectée, une affaire devant relever des instances nationales dès lors que seul un marché national est concerné.

M. Maurice Blin, rapporteur, a également plaidé pour la constitution de la DG IV (concurrence) et de la DG III (industrie) en une instance unique, de manière à ce que les considérations économiques soient mieux prises en compte. Enfin, il s'est demandé s'il ne serait pas possible d'envisager la constitution d'une instance indépendante, à l'image du Bundeskartellamt allemand, qui serait chargée de statuer sur les affaires de concurrence, le Conseil des ministres pouvant, à la majorité qualifiée, modifier cette décision sur les dossiers les plus lourds. L'intervention politique serait ainsi étroitement circonscrite et s'effectuerait dans une parfaite clarté.

M. Jacques Genton, président, a chaleureusement félicité le rapporteur et a fait observer qu'un tel travail était d'autant plus important qu'il émanait d'un partisan convaincu et enthousiaste de la construction communautaire.

M. Michel Caldaguès s'est inquiété du dirigisme des institutions communautaires, dirigisme qui n'est aucunement menacé par une sanction démocratique, ce qui le rend implacable et difficilement réversible. Il a remarqué que ce mécanisme était parfaitement perçu dans son implacabilité par ceux qui le vivent au jour le jour, qu'ils soient commerçants ou petites entreprises. Il s'est interrogé sur les moyens d'infléchir le cours de tendances préjudiciables à la démocratie.

M. Xavier de Villepin a demandé comment était organisée l'imbrication des législations nationales et communautaire. Il a remarqué que les Etats-Unis, qui appliquent également une politique rigoureuse en matière de concurrence, tendent aujourd'hui à renier certains principes pour mieux prendre en compte l'intérêt américain.

M. Lucien Lanier a insisté sur la nécessité d'apporter des remèdes aux lenteurs de la Cour de justice.

M. Emmanuel Hamel s'est demandé quels étaient les

moyens de la délégation pour qu'un tel rapport puisse infléchir le cours de la politique communautaire.

En réponse, **M. Maurice Blin, rapporteur**, a fait observer que des changements importants se produiraient vraisemblablement au cours des prochains mois. A cet égard, il a émis le souhait que M. Martin Bangemann puisse être entendu par la délégation au cours de la prochaine session parlementaire.

Le rapporteur a toutefois remarqué qu'on assistait à la prise de conscience d'une vulnérabilité européenne qui pourrait permettre le retour à une politique de concurrence plus raisonnable. Enfin, il a observé que les législations nationales et la législation européenne constituaient, en matière de concentration, deux mondes parfaitement étanches jusqu'à présent puisque les seuils déterminent seuls la compétence de l'organe communautaire ou de l'organe national.

M. Michel Poniatoski a plaidé pour une diffusion large de ce rapport. Il a fait valoir que les Allemands et les Anglais étaient à Bruxelles comme chez eux, les Français étant au contraire peu au fait des pratiques communautaires.

Le rapport de M. Maurice Blin a été adopté à l'unanimité.

Evoquant les récents accords de Washington, **M. Marcel Daunay** a souhaité que la délégation et le Parlement se mobilisent contre ces accords dont les conséquences semblent largement sous-estimées et complètent leur information, notamment par des auditions.

M. Michel Poniatoski a observé qu'on n'avait, jusqu'à présent, pas pris la mesure du désastre que représentaient ces accords. Il a souhaité que les pouvoirs de négociation de la Commission soient remis en cause. Lorsque celle-ci outrepassé le mandat qui lui est confié, elle ne subit en effet aucune sanction. Il a proposé que la délégation publie un communiqué dénonçant les

conditions dans lesquelles ces négociations ont été conduites et rappelant l'opposition résolue de la France au compromis de Washington.

La délégation a approuvé à l'unanimité cette proposition.

OFFICE PARLEMENTAIRE D'ÉVALUATION DES CHOIX SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES

Jeudi 21 janvier 1993 - Présidence de M. Jacques Mossion, président. L'office a d'abord entendu le rapport présenté par Mme Ségolène Royal, ministre de l'environnement, en application de l'article 48 de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau selon lequel « avant l'expiration d'un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, le Gouvernement présentera à l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques un bilan de l'application de la présente loi et des objectifs et moyens des actions nécessaires à la réduction des pollutions diffuses de l'eau. »

Le ministre a d'abord indiqué que la loi précitée marquait le début d'un effort de longue haleine et a rappelé que la principale préoccupation des Français en matière d'environnement concernait l'eau.

Elle a ensuite exposé les principales étapes de la chaîne de fabrication des débats sur l'eau qui prévoit notamment, pour chaque texte, un avis de la mission interministérielle de l'eau et celui du comité national de l'eau, lequel, en 1992, s'est réuni à dix reprises.

Le ministre a alors fait le point sur ces décrets : deux ont été publiés en septembre 1992, l'un concernant les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (S.A.G.E.), préparés avec le concours des commissions locales de l'eau qui se mettent en place sur tout le territoire, l'autre améliorant le cadre juridique d'intervention en cas de sécheresse ; cinq autres décrets sont en cours d'examen au Conseil d'État, deux relatifs à la police des eaux, les trois autres relatifs à la pêche.

Le ministre traitant des pollutions de l'eau a indiqué que la plus préoccupante d'entre elles demeurait la pollution diffuse due pour l'essentiel à l'agriculture mais

elle a insisté sur le fait qu'il ne fallait pas confondre la responsabilité des activités agricoles et celle des agriculteurs et elle a fait part de son souci de traiter ces problèmes avec souplesse pour éviter d'aggraver la situation des agriculteurs français.

M. Jacques Mossion, sénateur, président, a questionné le ministre sur la pollution par le plomb qui dans une ville telle qu'Amiens, mais aussi dans beaucoup d'autres villes, a un impact tout particulier sur la population.

Il a également évoqué le côté pratique de la pollution qui vient de la mécanisation agricole, certains agriculteurs labourant aujourd'hui perpendiculairement à la ligne de pente au lieu de labourer parallèlement comme dans le passé.

M. Jean-Yves Le Déaut, député, vice-président, a interrogé le ministre sur les aides financières et les incitations en faveur de l'amélioration de la protection des captages, puis il a évoqué les problèmes posés par les eaux d'exhaure dans les anciens bassins miniers.

M. René Lacour, sénateur, parlant de la loi sur l'eau a déclaré qu'il ne voyait pas bien l'aspect positif d'un tel texte ; il a évoqué certains problèmes propres aux étangs.

M. Pierre Laffitte, sénateur, a déclaré qu'il était très sensible à l'article 48 précité de la loi sur l'eau qui favorise incontestablement la collaboration entre Gouvernement et Parlement, puis il a évoqué le problème de la recherche scientifique, faisant part de ses inquiétudes en ce qui concerne la recherche géologique fondamentale dont les crédits lui paraissent insuffisants.

M. Robert Galley, député, s'exprimant en sa qualité de président du Comité de bassin Seine-Normandie, s'est déclaré très satisfait de la nouvelle loi, soulignant qu'il n'y avait eu aucune difficulté pour sortir des limites administratives traditionnelles et souhaitant que cette évolution se poursuive sur le terrain.

En conclusion, **M. Jacques Mossion, sénateur, président, et Mme Ségolène Royal, ministre de l'environnement,** ont redit tout leur intérêt pour la procédure prévue à l'article 48 de la loi sur l'eau en souhaitant qu'elle puisse être prévue dans d'autres lois.

L'office a ensuite entendu les conclusions de **MM. Pierre Vallon, sénateur, et Raymond Forni, député, rapporteurs de l'étude sur l'impact écologique de la liaison Rhin-Rhône.**

M. Pierre Vallon, sénateur, a rappelé les conditions dans lesquelles l'office avait été saisi de cette demande d'étude, et le souci d'équilibre qui l'avait conduit à désigner deux co-rapporteurs. Il a indiqué que **M. Raymond Forni, député,** et lui-même étaient, au terme de leur étude, parvenus à des constats communs, mais n'avaient pas abouti aux mêmes conclusions.

Il a présenté ensuite les grands traits du projet de canal à grand gabarit Rhin-Rhône, qu'il a décrit comme un projet politique ambitieux mais contesté.

Après en avoir rappelé les caractéristiques techniques, qui seraient celles du gabarit de classe VI, les dimensions, et le coût, il a montré comment ce projet pouvait toucher à trois enjeux essentiels : l'enjeu de l'avenir de l'axe de transport Nord-Sud, menacé de saturation à court et moyen terme ; l'enjeu de l'avenir de la voie d'eau en France, très compromis si l'on ne réalise pas l'interconnexion du réseau à grand gabarit ; l'enjeu de l'aménagement du territoire, enfin, envisagé à l'échelle nationale et à l'échelle européenne.

Il a ensuite déploré la façon dont ce projet avait été conduit dès l'origine par les gouvernements successifs, rappelant qu'après plusieurs années d'attentisme et d'hésitation il avait été déclaré d'utilité publique, en 1978, et confié à la Compagnie nationale du Rhône par la loi du 4 janvier 1980, avant de s'enliser à nouveau dans les années quatre-vingt.

Ces hésitations de l'histoire expliquent, d'après lui, les zones d'ombres du projet : un choix de tracé mal explicité, des études d'impact insuffisantes au regard de nos exigences actuelles, un dispositif juridique condamné à rester lettre morte faute de décision politique et de plan de financement. Il a estimé, enfin, que les réalisations partielles, déjà effectuées ou en cours, ne garantissaient pas nécessairement la cohérence de l'ensemble, et ne s'adossaient à aucune certitude quant à la réalisation du projet en son entier.

Estimant que la prorogation, en 1988, de la validité de la déclaration d'utilité publique, constituait une mesure conservatoire préservant la possibilité juridique de poursuivre le projet sans garantir sa réalisation effective, il a jugé que les pouvoirs publics donnaient l'impression de ne se résoudre ni au lancement effectif de l'opération, ni à son abandon définitif. Il a rappelé les prises de position divergentes prises par les ministres entendus par l'office, déplorant l'indécision des gouvernements successifs dont il a rappelé les dommageables effets.

M. Raymond Forni, député, a également estimé que la situation actuelle ne pouvait se prolonger sans dommage, jugeant également graves la dégradation du dialogue entre l'aménageur et les écologistes, et le flou financier qui entrave la réalisation du canal.

Il a déclaré qu'il fallait avoir aujourd'hui le courage de reconnaître que, depuis la déclaration d'utilité publique de 1978, beaucoup d'évolutions s'étaient produites, dans les esprits, dans la vie politique et dans la législation sur la protection de la nature, et qu'il fallait en tenir compte.

De la visite du canal Rhin-Main-Danube en Allemagne, il a retiré l'impression que les solutions adoptées dans les années quatre-vingt, pour remarquables qu'elles puissent être sur le plan paysager, ne pourraient plus être retenues aujourd'hui.

Il a insisté sur la nécessité de prendre en compte l'évolution des connaissances en matière d'écologie des

rivières et a souhaité que les études commandées par la Compagnie nationale du Rhône fassent l'objet d'une évaluation indépendante.

Il s'est ensuite interrogé sur la possibilité de mener de front le TGV Rhin-Rhône et le canal Rhin-Rhône, ajoutant, pour sa part, qu'il donnait une réponse négative à cette question, et considérait que le canal Rhin-Rhône n'était plus un projet d'actualité.

Estimant, toutefois, que le dossier du canal Rhin-Rhône ne constituait qu'une partie du problème général de l'organisation des transports sur cet axe, il a recommandé une approche plurimodale et intermodale de ce problème.

D'après lui, en effet, plusieurs choix sont possibles, qu'ils tiennent au renforcement de la voie fluviale, au développement du transport fluvio-maritime, du cabotage maritime, ou à la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires.

C'est pourquoi, il a jugé préférable une réflexion globale sur l'avenir des liaisons Nord-Sud, et a indiqué qu'en plein accord avec M. Pierre Vallon, il souhaitait une nouvelle saisine de l'office portant sur les réponses offertes par les nouvelles technologies du transport aux problèmes de la saturation des axes Nord-Sud.

M. Pierre Vallon, sénateur, rapporteur, a ensuite présenté les conclusions auxquelles il avait personnellement été conduit.

L'impact écologique d'un projet d'infrastructures tel le canal Rhin-Rhône, lui est apparu comme un des principaux paramètres à retenir pour prendre la décision de le réaliser ou non. Mais la diversité des considérations à prendre en compte montre bien, d'après lui, que la décision est avant tout de nature politique et doit donc résulter d'une décision gouvernementale cohérente et clairement affirmée.

L'évaluation de l'impact écologique doit, à son avis, comporter à la fois l'impact régional, vraisemblablement

négalif, de la réalisation du canal, et l'impact sur l'écologie globale, vraisemblablement positif, de son exploitation.

Enfin, l'approche comparative étant, aujourd'hui, en matière de transports, la seule pertinente, qu'il s'agisse de rentabilité, de coûts, d'efficacité ou d'écologie, il a recommandé que l'évaluation de l'impact du projet de canal soit estimée par comparaison avec l'impact des solutions qui lui seraient proposées comme alternatives.

Pour toutes ces raisons, il a également souhaité une nouvelle saisine de l'office sur l'ensemble des réponses offertes par les nouvelles technologies de transport aux problèmes de la saturation des axes Nord-Sud.

M. Pierre Laffitte, sénateur, a déploré que les conclusions de **M. Raymond Forni, député**, se soient écartées des limites qu'avait assignées la saisine, et que, quittant le terrain de l'impact écologique, elles se soient prononcées sur l'opportunité du projet. Il s'est, en revanche, déclaré partisan d'une saisine élargie au problème des transports Nord-Sud, jugeant, en effet, préoccupantes les perspectives de saturation des axes routiers.

L'office a ensuite désigné comme rapporteurs :

- **MM. Jacques Mossion, Président, sénateur**, et **Robert Galley, député**, pour l'étude sur les biocarburants ;

- **M. Claude Birraux, député**, pour celle sur la sûreté et la sécurité des installations nucléaires ;

- **M. Jacques Sourdille, sénateur**, concernant la coopération scientifique avec les pays d'Europe centrale et orientale ;

- **M. Henri Revol, sénateur**, pour l'étude des transferts de technologie à destination de ces mêmes pays ;

- enfin, **M. Charles Descours, sénateur**, pour l'actualisation du précédent rapport de l'office sur les semi-conducteurs.

Au cours d'un déjeuner qui a ensuite réuni les membres de la délégation et ceux de son conseil scientifique, **M. Jacques Mossion, sénateur, président,** a évoqué la perspective du remplacement, en juin 1994, des conseillers en fonction depuis l'origine.

Il s'est interrogé sur la façon d'améliorer les modes de recrutement et de renouvellement du conseil de telle sorte, notamment, que les disciplines correspondant aux saisines de l'office y soient mieux représentées

**PROGRAMME DE TRAVAIL DES COMMISSIONS
ET MISSIONS D'INFORMATION
POUR LES DEUX PREMIÈRES SEMAINES DU
MOIS DE FÉVRIER 1993 (1)**

**Commission des Finances, du Contrôle
budgétaire et des Comptes économiques de
la Nation**

Mercredi 3 février 1993

à 10 heures

Salle de la Commission

- Audition de M. Jacques de Larosiere, Gouverneur de la Banque de France, sur la politique monétaire et la situation du franc français.
- Désignation de candidats pour représenter le Sénat au sein des deux organismes extraparlimentaires suivants :
 - . Comité des prix de revient des fabrications d'armement ;
 - . Haut conseil du secteur public.
- Nomination de rapporteurs sur les propositions de loi et la proposition de résolution suivantes :
 - . Proposition de loi n° 439 (1991-1992), de M. Claude Huriet, relative à l'institution d'un fonds de concours à l'Etat pour le maintien des postes d'instituteurs en milieu rural ;

.Proposition de loi n° 181 (1992-1993), de MM. Pierre Laffitte et Ernest Cartigny, tendant à privatiser la Société nationale d'exploitation industrielle des tabacs et allumettes ;

.Proposition de loi n° 191 (1992-1993), de M. Jacques Oudin, tendant à améliorer l'information du Parlement sur les comptes et la situation financière des régimes obligatoires de sécurité sociale ;

.Proposition de loi n° 192 (1992-1993), de M. Rodolphe Desire, tendant à financer le développement économique des régions d'outre-mer par de nouvelles ressources fiscales ;

.proposition de résolution n° 158 (1992-1993), de M. Yvan Renar, tendant à la création d'une commission d'enquête sur la situation financière des communes de moins de 3.500 habitants.

- Constitution d'un groupe de travail sur les incidences économiques et fiscales des délocalisations industrielles.

Commission d'enquête chargée d'examiner l'évolution de la situation financière de la S.N.C.F., les conditions dans lesquelles cette société remplit ses missions de service public, les relations qu'elle entretient avec les collectivités locales et son rôle en matière d'aménagement du territoire

Jeudi 4 février 1993

Salle n° 207

à 9 heures 30 :

- Audition de Mme Hélène Gisserot, conseiller-maître à la Cour des comptes.

à 11 heures :

- Audition de M. Philippe Essig, ancien président de la S.N.C.F.

à 15 heures :

- Audition de M. Humbert Zeller, chef de la mission de contrôle économique et financier des transports.

à 16 heures :

- Audition de M. Philippe Peyronnet, sous-directeur des Chemins de Fer au ministère de l'équipement, du logement et des transports.

Mission commune d'information chargée d'étudier les problèmes de l'aménagement du territoire et de définir les éléments d'une politique de reconquête de l'espace rural et urbain

Jeudi 4 février 1993

Salle n° 263

à 14 heures 30 :

- Audition de M. Claude Rousseau, chargé de mission à la DATAR (spécialiste des infrastructures de transports).

à 16 heures :

- Audition de MM. Patrick-André Suet, sous-directeur, et Jean-Claude Augereau, chef de bureau, au service de la législation fiscale du ministère du Budget.

Mercredi 10 février 1993

Salle n° 263

à 16 heures :

- Audition de **M. Pierre Lhuillier**, président de la Fédération nationale des associations régionales d'organismes H.L.M.

à 17 heures 30 :

- Audition de **M. Michel Dresch**, directeur de l'habitat et de la construction au ministère de l'équipement et du logement.

Mission commune d'information sur la télévision éducative

Mercredi 3 février 1993

Salle n° 261

à 15 heures :

- Audition de **M. Jean-Claude Courdy**, ancien directeur régional de FR3, responsable du projet Pascal.

à 15 heures 45 :

- Audition de **M. Jean-François Minne**, responsable du projet TV 92.

à 16 heures 30 :

- Audition de **M. Jean-Jacques Mauriat**, responsable du projet Athéna.

Mission d'information chargée d'étudier le fonctionnement des marchés des fruits, des légumes et de l'horticulture, d'examiner leurs perspectives d'évolution, compte tenu de la réforme de la politique agricole commune et de formuler toute proposition de nature à remédier aux difficultés dont souffrent ces secteurs

Mercredi 3 février 1993

Salle n° 263

à 9 heures 30 :

- Audition de M. Claude Roche, président du Conseil de direction pour l'horticulture à l'ONIFLHOR.

à 11 heures :

- Audition de M. François Formentin, président de la Fédération nationale des producteurs et groupements de producteurs de pommes de terre de consommation.

à 14 heures 30 :

- Audition de M. Jean-Pierre Soisson, ministre de l'agriculture et du développement rural.

à 15 heures 30 :

- Audition de Mme Anne-Marie de Pascale-Breart, responsable fruits et légumes à la DG VI des Communautés européennes.

à 16 heures 45 :

- Audition de M. François Gouesse, directeur des affaires économiques au ministère des départements et territoires d'outre-mer, accompagné de MM. Thierry Aube et Jean Rebufel, conseillers techniques.

à 17 heures 45 :

- Audition de M. Yves Hayot, président du Comité économique agricole bananier (C.E.A.B.) et président de la Société d'intérêt collectif agricole bananière de la Martinique (SICABAM) et M. Luc Domergue, délégué général de la SICABAM.