

# JOURNAL OFFICIEL



**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
**DÉBATS PARLEMENTAIRES**  
**ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**8<sup>e</sup> Législature**

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988**

**(55<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**3<sup>e</sup> séance du mercredi 4 novembre 1987**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON

#### 1. Loi de finances pour 1988 (deuxième partie). - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5391).

Équipement, logement,  
aménagement du territoire et transports (suite)

#### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, URBANISME, LOGEMENT ET SERVICES COMMUNS (suite)

Réponse de M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, aux questions de : MM. Georges Colombier, Germain Gengenwin, Pierre Montastruc, Jean-Pierre Fourré, Jean-Claude Cassaing, Marcel Wacheux, André Fanton, Olivier Marlière, Claude Dhinnin, Gérard Bordu, Bernard Deschamps, René Beaumont, Eric Raoult, André Fanton.

Les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, aménagement du territoire et transports », sont réservés jusqu'à la discussion des crédits du ministère chargé des transports.

#### Etat B

#### Titre III

Amendement n° 113 de M. Descaves : M. Dominique Chaboche.

Amendement n° 112 de M. Descaves : MM. Dominique Chaboche, Maurice Ligot, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'urbanisme et le logement ; le ministre. - Retrait des amendements n° 113 et 112.

#### Titre IV

Amendement n° 227 de M. Drouin : MM. René Drouin, le rapporteur spécial, le ministre. - Retrait.

Amendement n° 207 de M. Schenardi : M. Jean-Pierre Reveau.

Amendement n° 208 de M. Schenardi : MM. Jean-Pierre Reveau, le rapporteur spécial, le ministre, Guy Malandain, Gérard Bordu. - Rejet, par scrutin, de l'amendement n° 207 ; rejet de l'amendement n° 208.

Amendement n° 245 de M. Forgues : MM. Pierre Forgues, le rapporteur spécial, le ministre. - Rejet.

#### Etat C

#### Titre VI

Amendement n° 233 de M. Portheault : MM. Jean-Claude Portheault, le rapporteur spécial, Charles Fèvre, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'urbanisme et le logement ; le ministre. - Retrait.

Amendement n° 228 de M. Malandain : MM. Guy Malandain, le rapporteur spécial, le ministre. - Retrait.

Amendement n° 229 de M. Malandain : MM. Guy Malandain, le rapporteur spécial, le rapporteur pour avis, le ministre. - Retrait.

Amendement n° 244 de M. Destrade : MM. Jean-Pierre Destrade, le rapporteur spécial, le ministre. - Rejet.

#### Article 68 (p. 5404)

M. le rapporteur spécial.

Amendements de suppression n° 232 de M. Badet et 236 de M. Chomat : MM. Jacques Badet, Paul Chomat, le rapporteur spécial, le rapporteur pour avis, le ministre. - Rejet par scrutin.

Amendement n° 243 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur spécial, le rapporteur pour avis, Guy Malandain, Paul Chomat, le président. - Adoption.

Adoption de l'article 68 modifié.

#### Après l'article 71 (p. 5408)

Amendement n° 231 de M. Malandain : MM. Guy Malandain, le rapporteur spécial, le ministre. - Retrait.

#### Rappel au règlement (p. 5409)

MM. Bruno Gollnisch, le président.

#### ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE, TRANSPORTS BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

M. Bruno Gollnisch, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

M. Michel Barnier, rapporteur spécial de la commission des finances, pour les transports terrestres.

M. Franck Borotra, rapporteur pour avis de la commission de la production, pour les transports terrestres.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire la prochaine séance.

2. Dépôt de projets de loi (p. 5416).

3. Dépôt d'un rapport (p. 5416).

4. Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat (p. 5416).

5. Ordre du jour (p. 5416).

# COMPTE RENDU INTEGRAL

**PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON,**  
vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

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

1

## LOI DE FINANCES POUR 1988

(DEUXIÈME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1988 (n<sup>o</sup> 941, 960).

### EQUIPEMENT, LOGEMENT, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET TRANSPORTS (suite)

#### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, URBANISME, LOGEMENT ET SERVICES COMMUNS (suite)

**M. le président.** Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports concernant l'aménagement du territoire, l'urbanisme, le logement et les services communs.

Cet après-midi l'assemblée a abordé la phase des questions.

Pour le groupe U.D.F., la parole est à M. Georges Colombier.

**M. Georges Colombier.** Monsieur le ministre de l'équipement, ma question porte sur les prêts locatifs aidés.

Nous constatons en général une rareté de ces prêts en milieu rural. Or les logements sociaux sont indispensables au maintien de la vie dans les petites communes. Souvent les jeunes de ces communes, lorsqu'ils se marient, ne trouvent pas de logement et sont obligés de s'expatrier vers la ville, ce qui entraîne le vieillissement de la population rurale et donc progressivement la fermeture des écoles. La présence de logements sociaux permettrait le maintien des jeunes foyers dans ces villages et mettrait un terme à la disparition de ceux-ci. Je souhaite, monsieur le ministre, que des directives soient données aux préfets dans ce sens.

Pour ce qui concerne plus précisément mon département, l'Isère, je vous rappelle que M. le préfet vous a adressé, le 28 octobre dernier, un courrier pour vous demander l'attribution de P.L.A. supplémentaires de première catégorie en vue de la construction de quatre foyers-logements dans les communes des Avenières, de Saint-Martin-d'Uriage, de Vif et de Châbons. En tant que vice-président du conseil général de l'Isère, chargé des affaires sociales et de la santé, je m'associe entièrement à cette demande et je souhaite savoir s'il nous sera possible d'obtenir satisfaction.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.

**M. Pierre Méhaignerie, ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur le député, la répartition des prêts locatifs aidés dont le taux est en effet intéressant est de la compétence des préfets, sur avis des comités départementaux de l'habitat.

Je reconnais qu'il y a en permanence des conflits d'intérêts entre les élus des zones rurales, qui souhaitent obtenir des prêts locatifs aidés pour des logements neufs, et les élus des villes. Je pense que le projet de fongibilité permettra de

donner plus de souplesse et à la réhabilitation dans les villes et à la construction neuve en milieu rural. Le département de l'Isère pourrait accélérer la réalisation de nouvelles opérations neuves dès lors que les organismes H.L.M. accepteraient de répondre à la demande des locataires qui souhaitent accéder à la propriété, le retour financier de ces ventes pouvant être réinvesti dans le neuf ou la réhabilitation. Voilà la réponse à la première question que vous avez posée.

S'agissant de la seconde question, je souhaite personnellement que les logements-foyers soient financés sur des prêts locatifs aidés du Crédit foncier de France plutôt que sur ceux de la Caisse des dépôts et consignations, étant entendu que c'est une politique sociale qui est de la compétence du département et que de nombreux conseils généraux consentent des efforts financiers en faveur de l'investissement.

Une circulaire avait été envoyée en ce sens aux préfets il y a maintenant trois ans. Je l'ai renouvelée, en demandant, je le répète, que les logements-foyers soient financés par des prêts aidés du Crédit foncier plutôt que de la Caisse des dépôts. Si vous prenez cette option, il n'y a aucune file d'attente, et vous pouvez tout de suite financer les logements-foyers.

**M. le président.** La parole est à M. Germain Gengenwin.

**M. Germain Gengenwin.** Monsieur le ministre, la loi qui porte votre nom commence à avoir des effets sur l'emploi.

Les métiers du bâtiment, en effet, s'accroissent pour constater une amélioration dans leur secteur. Si au début ce sont surtout les grandes entreprises qui en ont profité, nous constatons maintenant avec satisfaction que les petites entreprises de construction ont un carnet de commandes plus garni.

Une disposition de votre loi insère l'article 199 *nonies* du code général des impôts tend à accorder aux contribuables une réduction d'impôt calculée sur le prix de revient des logements neufs dans la limite de 200 000 francs pour une personne seule - célibataire, veuve ou divorcée - et de 400 000 francs pour un couple marié. Or, compte tenu du niveau actuel des prix au mètre carré de surface habitable en construction neuve, ce dispositif favorise la commercialisation des unités d'habitation de petite taille au détriment des logements ayant plus de deux pièces.

Pensez-vous qu'il serait possible, afin de pallier cet inconvénient, de permettre le doublement du plafond de l'investissement ouvrant droit à une réduction d'impôt au titre d'une année, avec en contrepartie une perte des droits à réduction au titre de l'année suivante ? Il s'agit en quelque sorte de reculer ce butoir et de cumuler deux années pour faciliter la commercialisation d'unités d'habitation supérieures aux structures des deux pièces. Il apparaît qu'une telle disposition n'entraînerait aucune dépense fiscale supplémentaire. Bien au contraire, elle éviterait d'orienter trop systématiquement la construction sur des logements de petite taille.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur le député, je reconnais la pertinence de votre question. En effet, cette déduction fiscale accordée aux investisseurs privés qui accepteraient de mettre des logements locatifs à la disposition de locataires pourrait mettre fin au risque de voir se développer trop les petits logements au détriment des logements de plus grande superficie.

Mais il ne faut pas perdre de vue, sur le plan de la politique fiscale, les conséquences qu'aurait cet abattement d'impôt pour un particulier.

Actuellement, j'étudie avec mon collègue du budget les différentes possibilités, mais je ne peux, aujourd'hui, vous dire si une solution satisfaisante sera apportée au problème que vous avez soulevé.

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Montastruc.

**M. Pierre Montastruc.** Permettez-moi, monsieur le ministre, de saluer d'abord ce nouveau visage que vous êtes en train de donner, n'en déplaise à M. Souchon, à l'aménagement du territoire. (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste.*) Il s'agit, comme vous l'avez indiqué précédemment, d'un changement culturel.

Le 14 avril, vous avez mis la France à l'heure de l'Europe, lui permettant de mieux accueillir et de répartir de façon plus équilibrée les flux d'hommes et de marchandises que ne manquera pas de susciter ce marché unique qui nous est promis pour 1992.

Ce désenclavement des régions, s'il est nécessaire, n'est qu'un préalable qui appelle des initiatives dans d'autres domaines. Les zones défavorisées de montagne connaissent une inquiétante désertification, la population y vieillit - mais tout cela a déjà été souligné. Autant de handicaps pour affronter la mutation à laquelle doit faire face le monde rural !

Les acteurs sont, en premier lieu, les jeunes. Et, à cet égard, je souhaite insister sur l'acuité d'un problème auquel - je le sais - vous êtes très réceptif, c'est-à-dire la situation des jeunes ruraux. Ils ne disposent pas des mêmes atouts que les jeunes des villes.

Infériorité dans l'accès à l'emploi dans la mesure où ils ne peuvent assumer des charges d'installation en milieu urbain pour occuper un emploi souvent très précaire et peu rémunérateur. Leur mobilité est donc réduite.

Infériorité aussi dans l'éducation et la formation, domaines dans lequel un effort accru doit être accompli et des mesures concrètes prises pour permettre aux jeunes ruraux d'être à même d'accompagner et de réussir leur adaptation à un monde changeant, qu'ils aient choisi l'agriculture, la pluriactivité ou un tout autre secteur.

L'avenir du monde rural, c'est, en effet, la diversification des activités.

**M. le président.** Veuillez conclure, mon cher collègue.

**M. Pierre Montastruc.** L'aménagement de l'espace rural aura d'autant plus de chances d'être réussi qu'il résultera de la mise en œuvre de solidarités concrètes. Solidarité entre les zones : il m'apparaîtrait équitable en matière de quotas laitiers - pour prendre cet exemple - que les zones défavorisées de montagne, parce qu'elles sont condamnées à la monoproduction et qu'elles valorisent très fortement leur production de lait, ne soient pas frappées au même degré que les zones de production de plaine, plus peuplées et aux cultures plus diversifiées. Solidarité enfin entre collectivités, en particulier lorsque des ouvrages, tels que les barrages de retenue - et pas seulement lorsqu'ils concernent le nucléaire - entraînent de lourdes conséquences sur le plan social pour la communauté rurale. Il serait normal que celle-ci reçoive un juste dédommagement de la part des collectivités qui finalement tirent un bénéfice de ces ouvrages. En conclusion monsieur le ministre, je souhaiterais que vous précisiez sur ces points les heureuses orientations que vous avez esquissées ce matin lors de la présentation de votre budget.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Je vous remercie, monsieur le député, de vos observations sur la politique d'aménagement du territoire que nous avons engagée, particulièrement en faveur des zones rurales.

S'agissant de l'installation des jeunes, je voudrais d'abord rappeler que depuis de nombreuses années les pouvoirs publics mènent une politique très énergique d'aide à l'installation des jeunes agriculteurs en accordant des prêts bonifiés ou des dotations spécifiques. Il est en outre tenu compte de la situation des jeunes agriculteurs dans la répartition des quotas laitiers, plus particulièrement dans les zones défavorisées ou les zones de montagne.

Plus récemment un effort a été engagé pour l'installation de commerçants, d'artisans et de chefs d'entreprise. La D.A.T.A.R. a en particulier lancé dans certains départements des opérations expérimentales d'installation-reprise. Ces opérations, appelées contrats locaux d'installation-reprise, paraissent donner d'excellents résultats. Elles permettent d'organiser la succession de chefs d'entreprises commerciales,

industrielles, artisanales, en trouvant des jeunes pour reprendre l'activité puis en aidant ceux-ci. Les résultats de ces expériences seront publiés dans les prochaines semaines.

Pour ce qui est de la dernière partie de votre question, dans la région Midi-Pyrénées que vous représentez, vous devez voir avec la ville de Toulouse comment il est possible de réaliser un développement le plus éclaté possible car c'est une solution bien préférable à celle du développement concentré sur le centre-ville.

**M. Jacques Godfrain.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** La dépense est moins élevée en termes d'investissements publics et les équipements et services publics sont mieux utilisés dans un rayon de cinquante ou soixante kilomètres autour des villes-centres. Je crois que des efforts de péréquation financière entre la ville-centre et la périphérie sont l'une des conditions de ce développement « par réseau » plutôt que « par pôle ». (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Pierre Fourré.

**M. Jean-Pierre Fourré.** Monsieur le ministre, le 13 avril dernier, lors de la réunion du comité interministériel pour l'aménagement du territoire, vous avez placé parmi vos priorités la répartition efficace et harmonieuse des hommes et des activités. C'est un objectif important pour tous ceux qui veulent que se poursuive le rééquilibrage entre Paris et la province mais aussi au sein de la région d'Ile-de-France.

Nous ne pouvions que nous féliciter de cette orientation à laquelle je crois que chacun adhérerait. Mais aujourd'hui, au moment où vous pouvez la concrétiser, vous oubliez cette priorité. Les deux rapporteurs sur le budget de l'aménagement du territoire ne s'y sont pas trompés d'ailleurs. Avec la suppression pure et simple pour 1988 du fonds de décentralisation administrative, c'est l'incitation pour les ministères à décentraliser leurs activités qui disparaît, comme le rappelait notre collègue Balligand. Plus encore, en comptant sur chacun des ministères pour mener ses propres opérations de décentralisation, vous ignorez les inerties existantes et la médiocrité des résultats passés, comme le précise un autre rapporteur, M. Royer.

Chacun ici a encore en mémoire le scandaleux refus opposé par le ministre d'Etat au déplacement du ministère des finances à Bercy.

**M. Olivier Merlière.** Pourquoi scandaleux ?

**M. Jean-Pierre Fourré.** Or ce n'est qu'un exemple, mais sans doute le plus choquant.

Avec cette décision de suppression du fonds de décentralisation administrative, nous craignons un coup d'arrêt dans le processus engagé il y a quelques années. Dans la présentation de votre budget, vous prétendez que le ministère de l'équipement montre l'exemple en matière de décentralisation administrative, et vous nous citez les actions de localisation en Ile-de-France. Mais qu'en est-il exactement ? Deux pôles, dites-vous, ont été retenus : la Défense à l'Ouest, Marne-la-Vallée à l'Est.

Je me rejouis de voir ainsi réaffirmées des décisions prises déjà en mars 1983, lors d'un précédent comité interministériel qui prenait en compte le nécessaire rééquilibrage vers l'est parisien dans le cadre de l'aménagement régional. Le premier ministre d'alors, Pierre Mauroy, confirma le rôle de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée dans ce rééquilibrage en précisant les implantations prévues.

Rappelez-vous : l'Ecole nationale des ponts et chaussées, l'Ecole nationale des sciences géographiques, les activités de recherche du laboratoire central des ponts et chaussées, les moyens de formation de la direction du personnel du ministère, le service technique de l'urbanisme, un centre d'information de gestion, le centre d'études des transports urbains.

**M. le président.** Il faut conclure, monsieur Fourré.

**M. Jean-Pierre Fourré.** Toutes ces décisions concernent, semble-t-il, votre ministère. Or nous constatons beaucoup de retard dans la mise en chantier de ces équipements, quand il ne s'agit pas d'enterrement pur et simple.

Aussi, et selon votre logique budgétaire, comment comptez-vous donner l'exemple dans ce secteur ?

Etes-vous prêt à vous engager sur un échéancier de réalisation de localisations dépendant directement de votre ministère, et cela selon le programme initialement prévu ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Le comité interministériel d'avril 1987 a, en effet, décidé la relance de la décentralisation administrative.

Le 6 juillet, une lettre a été adressée par moi-même à chacun des ministres pour rappeler la décision du C.I.A.T.

Au 1<sup>er</sup> novembre 1987, le président du comité de décentralisation, M. Voisard, accompagné d'ailleurs du rapporteur de la D.A.T.A.R., a rencontré l'ensemble des directeurs de cabinet et des directeurs des ministères pour relancer cette nécessaire décentralisation des administrations. Et je crois avoir moi-même montré l'exemple par la décentralisation d'un pôle important à Toulouse, qui concerne l'ensemble du secteur de la météorologie - ce qui n'est pas facile car il faut de longues négociations avec les organisations de salariés, les organisations syndicales pour faciliter ce transfert, qui peut toujours être, sur le plan humain, relativement difficile.

En ce qui concerne le ministre d'Etat, je tiens à dire très clairement qu'il n'a jamais refusé le déménagement. Il a simplement déclaré qu'il fallait étaler dans le temps - et je partage son analyse - les grands travaux culturels sur Paris, qui étaient extrêmement lourds sur les plans budgétaire et financier.

Je le dis d'autant plus que ces investissements culturels ont été excessivement concentrés sur la région parisienne, peut-être au détriment d'autres capitales de province.

**M. Jacques Godfrain.** C'est vrai !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** En ce qui concerne le dernier point, je puis vous confirmer que l'Ecole des ponts et chaussées, l'Ecole nationale des sciences géographiques et l'I.G.N. seront implantés dans le secteur Est de la région parisienne, à Marne-la-Vallée.

D'une façon générale, je n'ai aucune inquiétude pour l'est de la région parisienne. La décision de réaliser dans les cinq ans l'infrastructure autoroutière et le projet de Disneyland sont deux axes formidables de développement pour l'est de la région parisienne, en particulier pour la Seine-et-Marne.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Cassaing.

**M. Jean-Claude Cassaing.** Monsieur le ministre, malgré une situation géographique qui paraît le placer au cœur de la France, et maintenant de l'Europe, le Limousin est de plus en plus considéré comme une région isolée et inaccessible.

S'il est vrai que l'annonce de l'amélioration du réseau routier est envisagée à l'horizon de 1997, rien ne sera prêt au moment de l'interconnexion entre le Nord et le Sud de l'Europe, en 1992, et le Limousin sera encore à la traîne.

En effet, un réseau ferroviaire à grande vitesse se développe au niveau de l'Europe, mais la région du Limousin ne figure même pas sur la carte des grandes lignes internationales de chemins de fer établie sous l'égide de l'O.N.U.

Les liaisons essentielles Nord-Sud sont divisées entre le T.G.V.-Atlantique et la liaison rhodanienne, mais, dans les cinq ans qui viennent, le Limousin sera encore plus enclavé qu'il ne l'est aujourd'hui par rapport aux autres régions.

Limoges, capitale régionale, et Brive, deuxième ville de la région, après avoir été des centres ferroviaires importants, se retrouveront à l'écart des lignes rapides de liaison entre le Nord et le Sud.

Cette situation, qui aurait des conséquences catastrophiques pour l'avenir économique du Limousin, constitue un handicap irréversible pour les entreprises si aucune politique volontariste n'est entreprise et si des résultats concrets ne sont pas obtenus avant 1992.

Précisément, monsieur le ministre, un article de presse récent laissait supposer que l'ensemble des régions bénéficieraient d'un raccordement au T.G.V. La région Limousin est bien entendu intéressée par la mise en place d'une antenne de raccordement sur le T.G.V.-Atlantique. Depuis juin 1986, le conseil régional du Limousin a demandé qu'une liaison rapide relie Paris à Limoges en moins de deux heures et

Brive en moins de trois heures, et que la ligne S.N.C.F. Paris-Limoges-Toulouse devienne l'accès normal à l'Espagne centrale.

Pour l'instant, nous n'avons reçu aucune information laissant supposer que cette demande, pourtant légitime, pourrait être prise rapidement en considération.

**M. le président.** Veuillez conclure.

**M. Jean-Claude Cassaing.** Je conclus, monsieur le président.

D'ici à 1992, l'intégration du Limousin dans le réseau T.G.V. est la seule possibilité de créer le choc nécessaire à la relance économique de cette région.

Cela me paraît justifié au niveau des exigences d'aménagement du territoire.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je souhaiterais savoir si vous envisagez pour le Limousin la mise en place d'une antenne de raccordement sur le T.G.V.-Atlantique, et dans quel délai.

Ne pensez-vous pas en effet que priver le Limousin de cette liaison ferroviaire de dimension européenne aurait des conséquences désastreuses sur le développement économique de notre région ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** M. Douffrigues aura l'occasion de revenir sur ce sujet vendredi.

Je vous ferai tout de même observer que, en quelques mois, les perspectives de développement du Limousin se sont profondément modifiées, grâce à la réalisation accélérée de l'autoroute Paris-Limoges-Toulouse.

**M. Jean-Claude Cassaing.** D'ici à dix ans !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Oui ! d'ici à dix ans, mais il s'agit quand même d'une accélération de 1 500 à 2 700 kilomètres, concrétisée en 1988 par l'engagement de 300 kilomètres d'autoroute, alors que la moyenne était de 100 au cours de ces dernières années - ce qui traduit un accroissement de rythme.

Le second axe est l'axe transversal Bordeaux-Lyon par Clermont-Ferrand, qui constitue, lui aussi, un élément formidable de développement du Limousin.

**M. Jean-Claude Cassaing.** Il n'y aura donc pas de raccordement au T.G.V. !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur Cassaing, on peut toujours imaginer d'autres perspectives, mais il faut tout de même bien voir ce qu'apportent ces deux axes au développement du Limousin. C'est déjà un formidable bond en avant pour cette région.

Quant aux perspectives de raccordement au réseau du T.G.V., je ne peux pas en l'état actuel des choses - M. Douffrigues complètera ma réponse - vous donner des indications précises quant au calendrier de la réalisation.

**M. le président.** La parole est à M. Marcel Wacheux.

**M. Marcel Wacheux.** Monsieur le ministre, ma question avait été rédigée avant que vous ne répondiez partiellement à M. Royer, mais elle reste encore, pour une bonne part, d'actualité.

Répondant à une question relative au GIRZOM, vous aviez indiqué, l'an dernier, que les crédits seraient revus - ce qui a d'ailleurs été fait - et vous aviez annoncé un rapport afin de faire le point après plus de dix ans d'activité du GIRZOM.

Après tout, pourquoi pas, encore que l'annonce d'une étude alors que les crédits diminuaient considérablement ne nous ait pas semblé de bon augure ?

Depuis, nous avons pris connaissance du rapport de M. l'ingénieur général Lacaze, ou plutôt de deux textes successifs : un premier, particulièrement cynique, organisant l'agonie des zones minières ; puis, après nos vives réactions, un second - l'officiel - peut-être plus feutré, mais aussi dangereux dans ses conclusions.

Nous avons également découvert, ayant le même but, l'étude prospective de la SOCINORPA, c'est-à-dire la société civile immobilière des houillères Nord-Pas-de-Calais, qui prévoit la destruction de 30 000 logements.

Monsieur le ministre, vous avez reçu, au mois de juin dernier, une délégation de l'association des communes minières du Nord - Pas-de-Calais, qui était venue vous exprimer l'opposition totale de l'ensemble des élus, toutes tendances confondues, au rapport de M. Lacaze et au document de la SOCINORPA.

Vous nous avez indiqué, à cette époque, que les orientations préconisées par ce rapport n'étaient pas adoptées par le Gouvernement et que, par l'intermédiaire des commissaires de la République, vous consulteriez les élus.

Pour le logement, des réunions se tiennent avec les maires, les représentants des D.D.E. et les responsables de la SOCINORPA, mais rien encore pour les autres problèmes ! Et le bureau de l'association des communes minières ne rencontrera - à ma demande, d'ailleurs - M. le préfet de région que la semaine prochaine. Nous attendons la suite. Je souhaite donc que vous puissiez répondre à nos interrogations.

**M. le président.** Concluez, monsieur Wacheux !

**M. Marcel Wacheux.** Sur le premier point, monsieur le ministre, votre réponse à M. Royer nous a renseignés. Les crédits passeront de 100 millions à 120 millions de francs, grâce au F.I.A.T., soit le même niveau que 1987, bien que la dotation du Nord - Pas-de-Calais de cette année ait baissé d'un tiers par rapport à l'année précédente.

En ce qui concerne les taux des subventions, suivez-vous la proposition de M. Lacaze de les réduire de 25 p. 100 ? Et dans ce cas, comment les communes minières, avec leurs maigres budgets, pourront-elles apporter le complément ?

Y aura-t-il de la part de l'Etat des engagements de plus longue durée, plans triennaux et surtout contrats de Plan, dans le cadre du 10<sup>e</sup> Plan ?

Sur ces deux points, vous n'avez pas répondu, monsieur le ministre.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur le député, je rappelle les chiffres annoncés à M. Royer, qui confirment l'intérêt du Gouvernement pour ce que j'appelle le troisième pilier de la politique d'aménagement du territoire : la solidarité vis-à-vis des zones de conversion industrielle.

Cent soixante-dix millions de francs supplémentaires seront attribués aux zones dans le collectif, 50 millions pour les friches, 20 pour le GIRZOM et 100 pour la conversion industrielle.

C'est un élément important et une réponse aux interrogations qui avaient été formulées à propos de ce budget et du précédent.

Je me rendrai moi-même dans les deux mois à venir dans la zone des cités minières pour sortir un peu de ce conflit sur le problème de l'habitat.

Le seul problème difficile, même en termes de philosophie budgétaire, est de savoir si, sur certains chapitres budgétaires lorsqu'on finance à des taux de 100 p. 100, il n'est pas normal qu'il y ait une petite quote-part au niveau des collectivités locales. Mais, pour que les solutions puissent avancer, je me rendrai moi-même sur place et les crédits supplémentaires seront un moyen, je le pense, de régler beaucoup de problèmes qui se sont posés ces derniers mois.

**M. le président.** Pour le groupe du R.P.R., la parole est à M. André Fanton.

**M. André Fanton.** Monsieur le ministre, les décisions prises par le comité d'aménagement du territoire au mois d'avril sont importantes, et je voudrais vous poser une série de questions sur l'une d'entre elles.

Vous avez décidé de créer un axe Calais-Bayonne.

**M. Jean-Pierre Dostrade.** Je vous en prie : ne parlez pas de Bayonne ! (Sourires.)

**M. André Fanton.** C'est une décision politiquement importante. C'est important pour la Normandie et singulièrement pour la Pays d'Auge compte tenu de la construction du pont de Honfleur qui va intervenir en 1992.

Je voudrais vous poser, monsieur le ministre, quatre questions simples à énoncer, dont la réponse sera peut-être plus délicate.

Premièrement, je souhaite que le tracé entre la Seine et Aleson soit le plus proche possible de la R.N. 138, afin de permettre un raccordement commode du pont de Honfleur à cette antenne. Quand le tracé sera-t-il choisi ?

Deuxièmement, quand sera entreprise la procédure de concertation ? Je pense, en effet, que, avant de décider définitivement de ce tracé, il serait normal et nécessaire de voir avec les élus des départements traversés quel sera exactement ce choix.

Troisièmement, cette autoroute, comme un certain nombre d'entre elles, doit être concédée à des sociétés. Quand celles-ci seront-elles désignées ou choisies ?

Quatrièmement, quel sera le cahier des charges qui sera déterminé pour chacune de ces autoroutes en ce qui concerne - notamment pour celle-ci - les péages ? Le concessionnaire d'autoroutes aura-t-il des obligations ? Et, dans cette hypothèse, ce cahier des charges sera-t-il bien établi en concertation avec les élus ? Car ce qui est important, ce n'est pas seulement la rentabilité de l'autoroute pour le concessionnaire, mais c'est aussi l'utilité de l'autoroute pour les régions traversées. (Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R.)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Vous avez rappelé, monsieur Fanton, l'importance de cet axe Calais-Bayonne, dont l'intérêt est renforcé à la fois par l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté économique européenne et aussi par la décision de construire le lien fixe transmanche.

Cet axe permettra à ce pays de sortir du tracé traditionnel convergeant vers Paris, ce qui pose les multiples problèmes que vous connaissez.

Il est très vraisemblable que le choix de l'axe sera conforme à vos souhaits.

Quant au choix du concessionnaire, il interviendra entre le 15 décembre et le 15 janvier prochain.

Le tracé sera normalement défini au cours de l'année 1988 et la concertation avec les collectivités locales, y compris sur le cahier des charges, aura lieu dans le premier semestre de 1988. (Applaudissement sur les bancs du groupe du R.P.R.)

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Marlière.

**M. Olivier Marlière.** Monsieur le ministre, quelles sont vos intentions en ce qui concerne la liaison routière rapide entre Valenciennes et Douai, dans le Nord ?

Comme vous le savez, il s'agit là de deux chefs-lieux d'arrondissement importants, puisque l'arrondissement de Valenciennes compte 360 000 habitants et celui de Douai plus de 250 000.

Ces secteurs ont été particulièrement touchés par l'effondrement des deux piliers traditionnels de leur activité économique qu'étaient l'extraction charbonnière et la sidérurgie.

Si l'on veut assurer la réindustrialisation de cette région et la modernisation de ses activités économiques, il faut des infrastructures routières adaptées.

Or, actuellement, la liaison routière entre Douai et Valenciennes est mauvaise.

J'ajoute, monsieur le ministre, que, pour l'ensemble de la région Nord - Pas-de-Calais et ses quatre millions d'habitants, il est important d'avoir, avec cette rocade Douai-Valenciennes, un axe Est-Ouest. Les axes existants sont plutôt Nord-Sud.

Au surplus, et ce n'est pas négligeable, cette rocade permettrait de relier deux autoroutes, l'autoroute A 1, Paris-Lille, et l'autoroute A 2, Paris-Bruxelles.

Cette liaison est donc nécessaire, et vous en êtes certainement convaincu.

Sur les six sections que doit comporter cette liaison, trois sont déjà en service depuis 1982. Mais, pour les trois autres, on a le sentiment que cela « piétine » notamment entre Waziers et Douchy-les-Mines. L'une des sections n'en est même, semble-t-il, qu'au stade des études, même pas à celui des acquisitions foncières !

**M. le président.** Concluez, monsieur Marlière !

**M. Olivier Marlière.** Monsieur le ministre, pourriez-vous d'abord confirmer la volonté du Gouvernement de considérer cet axe comme prioritaire ? Ensuite, j'aimerais que vous nous

donniez quelques indications sur le calendrier de cette réalisation. On nous parle actuellement de 1992 ! Je sais que c'est une année symbolique, surtout pour une région tournée vers l'Europe, mais cela ne peut pas satisfaire notre impatience. J'aimerais que cette réalisation ne soit pas renvoyée au XXI<sup>e</sup> siècle ! (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Je suis convaincu, monsieur le député, de l'importance de cet axe.

La liaison Douai - Valenciennes comporte six sections, dont les trois premières ont été mises en service en 1982. Les trois autres, entre Waziers et Douchy-les-Mines, figurent pour partie - pour partie seulement - au contrat de Plan entre l'Etat et la région Nord - Pas-de-Calais. L'achèvement complet de leur réalisation n'a pas été retenu au cours du 9<sup>e</sup> Plan.

Je m'interroge actuellement sur la possibilité d'accélérer au-delà du contrat de Plan certaines réalisations.

Quoi qu'il en soit, monsieur le député, l'Etat considère l'achèvement de cette liaison Douai-Valenciennes comme absolument prioritaire dans le futur contrat de Plan.

**M. le président.** La parole est à M. Claude Dhinnin.

**M. Claude Dhinnin.** Monsieur le ministre, les habitants du Nord sont, selon l'I.N.S.E.E., les plus mal logés. Les équipements collectifs recèlent de graves insuffisances. Alors que la demande réelle porte sur 20 000 logements par an, on n'en construit que 15 000. D'ailleurs, le Nord détient le triste record du chômage dans le secteur du bâtiment : 27 p. 100 !

La réhabilitation de l'habitat offre pourtant un marché très important pour les entreprises du bâtiment. Il convient donc d'aider les propriétaires de logements anciens à entreprendre les travaux de rénovation nécessaires à la sauvegarde du patrimoine et à l'amélioration de leur cadre de vie. Or, selon certaines informations, les immeubles collectifs à réhabiliter ne seraient plus, semble-t-il, conventionnés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1988, c'est-à-dire que l'A.P.L. ne leur serait plus applicable.

Si l'immeuble concerné ne permet que le versement de l'allocation logement, les travaux de réhabilitation réalisés ne changeront pas le système d'aides en vigueur. Cependant, comme l'allocation logement est moins intéressante que l'A.P.L., la charge supportée par le locataire sera nettement plus lourde, le loyer subissant une hausse élevée du fait des travaux effectués. Dans ces conditions, si aucune aide n'est apportée, des immeubles continueront à se dégrader et ne pourront recevoir que des familles qui sont à la limite des critères normaux d'attribution. Pouvez-vous, monsieur le ministre, m'apporter quelques précisions sur ces questions préoccupantes ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur le député, je conçois l'importance de la réhabilitation pour une région comme le Nord - Pas-de-Calais, d'autant que, compte tenu de l'évolution de sa population et de sa situation économique, cette région n'a pas connu comme d'autres régions une reprise dans le secteur de la construction neuve.

Pour ma part, je suis attentif à ce que les régions où le volume de constructions neuves est moins important que ceux d'autres régions soient davantage aidées et disposent de plus de crédits de réhabilitation, que ce soit par l'intermédiaire de la prime d'amélioration de l'habitat ou par l'intermédiaire du crédit PALULOS.

S'agissant de l'inquiétude que vous avez manifestée de voir le nouveau système d'allocation logement ou d'A.P.L., moins adoubeur, j'aurai l'occasion de vous rassurer tout à l'heure, lors de l'examen d'un amendement à l'article 68, en vous proposant une solution qui concilie à la fois l'objectif social et l'exercice de la responsabilité du locataire, ce qui m'apparaît nécessaire, compte tenu des taux très élevés qui peuvent être atteints en matière de réhabilitation. Ainsi, nous devrions parvenir à une meilleure maîtrise du volume des travaux de réhabilitation des logements.

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Marlière.

**M. Olivier Marlière.** Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question au nom de mon collègue Francis Hardy, député de la Charente, qui est retenu ce soir dans son département.

M. Hardy souhaite appeler votre attention sur la relative modicité de l'effort financier consenti en faveur du réseau routier national du Poitou-Charentes. Rapporté au nombre d'habitants, le volume total des investissements routiers et autoroutiers est au niveau national le double de ce qu'il est en Poitou-Charentes ; et rapporté aux kilomètres de voies, il est en moyenne trois fois plus élevé pour l'ensemble du réseau français que pour le réseau routier et autoroutier du Poitou-Charentes.

Actuellement, monsieur le ministre, toutes sources de financement confondues, 150 millions de francs sont investis sur les routes nationales du Poitou-Charentes. Une étude récente a tenté d'apprécier l'évolution des niveaux d'encombrement des principaux tronçons régionaux en fonction de l'augmentation possible du trafic. Or, selon cette étude, l'enveloppe actuelle permet à peine d'améliorer la situation sur les nationales 10 et 141, que vous avez d'ailleurs évoquées en fin d'après-midi, monsieur le ministre, mais ne permet pas de pallier les importantes aggravations qui peuvent se produire ailleurs.

Pour maintenir la situation actuelle, il faudrait 250 millions de francs, ce qui reviendrait à augmenter les crédits affectés à la région Poitou-Charentes de 65 p. 100. C'est évidemment beaucoup d'argent !

La question est donc la suivante, monsieur le ministre : entendez-vous aider le Poitou-Charentes comme vous avez d'ailleurs commencé à le faire en 1987, à la suite de votre visite à Angoulême, de manière à ce que cette région, et plus particulièrement le département de la Charente, comble une partie du retard qui a été pris ces dernières années, notamment s'agissant de la R.N. 10 entre Angoulême et Bordeaux et de la R.N. 141 entre Angoulême et Cognac ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur le député, la question posée par M. Hardy, comme celle posée tout à l'heure par un autre parlementaire, traduit une double frustration : d'une part, parce que le département de la Charente n'a pas été retenu lors de la réalisation du tracé de l'autoroute Paris-Bordeaux et, d'autre part, parce que l'axe direct Lyon-Bordeaux élimine toute perspective de création d'une autoroute sur l'axe Centre Europe-Atlantique.

Pour tenir compte de ce double constat, les crédits affectés au département de la Charente en matière d'équipement ont, ainsi que cela a été rappelé, progressé l'an dernier de plus de 30 p. 100. Je suis pour ma part décidé à continuer cet effort en faveur de ce département afin de tenir compte des évolutions de l'histoire et des choix du passé.

En revanche, le pourcentage de 60 p. 100 que vous avez cité n'a rien d'anormal. C'est pratiquement le pourcentage de progression des crédits routiers qui est actuellement demandé par les régions dans le cadre de la préparation du 10<sup>e</sup> Plan.

Cela dit, un énorme effort a déjà été fait sur le plan autoroutier. Nous allons maintenant nous engager dans une phase de négociation avec les régions à l'occasion de l'élaboration du 10<sup>e</sup> Plan. Celles-ci devront faire des choix au sein des contrats de plan. Si elles réclament une progression de 30, de 50 ou de 60 p. 100 du volume des investissements routiers, il faudra automatiquement qu'elles accordent une moindre priorité à d'autres investissements. Ce sera là un des éléments de la négociation avec la région Poitou-Charentes, à l'occasion de l'élaboration du 10<sup>e</sup> Plan.

**M. le président.** Pour le groupe communiste, la parole est à M. Gérard Bordu.

**M. Gérard Bordu.** Monsieur le ministre, l'annonce du dépôt d'un projet de loi destiné à s'attaquer à nouveau à la contribution en faveur du logement des salariés - qu'on continue à appeler le 1 p. 100 logement, bien qu'il fût ramené à 0,9 p. 100 en 1978 par la droite, puis à 0,77 p. 100 par le Gouvernement de 1985 - provoque une grande inquiétude. Cette contribution représente en effet un montant annuel de quelque 13 à 14 milliards de francs, somme qui permet un puissant soutien à l'activité de construction et de réhabilitation.

Malheureusement le patronat s'est employé à dévoyer cette contribution, alors qu'il s'agit d'un salaire différé pour les salariés qui la génèrent et à qui elle devrait revenir.

Or, selon le code du travail, ce sont les employeurs qui décident de l'essentiel : ils ont la maîtrise de l'affectation de la collecte, ils choisissent son mode d'utilisation et ils désignent l'organisme collecteur à qui l'entreprise verse le 0,77 p. 100. Les comités d'entreprise ne disposent que d'un droit de consultation. De ce fait, la contribution ne remplit pas toujours son rôle. Trop centralisée, dévoyée, allant peu au logement social, servant à créer de véritables holdings de l'immobilier, la collecte ne revient pas suffisamment aux salariés.

Et vous voulez encore réduire son taux ! Alors que celui-ci est actuellement fixé par le Parlement, il pourrait être modifié par simple texte réglementaire dans une limite supérieure de 0,77 p. 100. En fait, vous envisagez, dans un premier temps de réduire à 0,5 p. 100 le taux de cette contribution, pour aller vers la suppression pure et simple de celle-ci. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer cette intention ?

En outre, le Gouvernement désignerait le président de l'organisme collecteur, lequel serait obligatoirement choisi parmi les représentants du C.N.P.F., et le directeur de cet établissement public. La représentation des salariés au sein du conseil d'administration y serait encore réduite : cinq représentants seulement sur vingt. Cet organisme exercerait un véritable pouvoir de tutelle sur tous les organismes collecteurs.

Au lieu de l'étatiser pour mieux le détruire, il vaudrait mieux qu'un vent de démocratie souffle sur le 1 p. 100. Pour notre part, nous voulons le rendre à sa vocation.

**M. le président.** Je vous prie de conclure, monsieur le député.

**M. Gérard Bordu.** Je conclus, monsieur le président.

Les comités d'entreprise doivent disposer d'un pouvoir de décision sur l'affectation du 1 p. 100, sur le choix de l'organisme collecteur, sur le mode d'utilisation de la collecte.

Cette contribution doit être réservée aux logements bénéficiant de l'aide de l'Etat et son taux doit être rétabli immédiatement à 0,9 p. 100, puis porté à 1 p. 100 et enfin doublé en trois ans.

En résumé, le 1 p. 100 doit servir une politique sociale ambitieuse du logement et non être utilisé comme une arme de plus dans la mise en œuvre de vos projets qui servent les spéculateurs.

Nous opposons à votre projet, qui devrait être abandonné, des dispositions qui figurent dans le texte d'une de nos propositions de loi. En accepteriez-vous la discussion, monsieur le ministre ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Le projet de réforme du 1 p. 100 logement, dont les fonds constituent un apport important à la politique du logement, puisqu'ils approchent les 15 milliards de francs, poursuit trois objectifs.

D'abord, il tend à organiser une évolution maîtrisée du taux de la participation des employeurs. En effet, grâce à une meilleure utilisation des moyens financiers provenant du 1 p. 100, il serait possible de réduire la contribution des entreprises, lesquelles sont demandeurs en la matière.

Ensuite, ce projet de réforme a pour objectif de rendre le dispositif transparent en confiant à un organisme commun à l'ensemble des parties prenantes les fonctions de régulation et de contrôle de l'activité des collecteurs des C.I.L. En effet, des efforts de gestion et de clarté financière étaient nécessaires.

Enfin, cette réforme tend à renforcer la mobilisation d'une fraction de la ressource sur des emplois de solidarité nationale.

La création d'une agence, ayant un statut d'établissement public industriel et commercial, répond au souci unanime d'introduire plus de clarté, plus de rigueur dans le fonctionnement des C.I.L. et de réunir, dans une instance de décision, l'ensemble des partenaires du 1 p. 100. Il s'agit donc de transférer à un nouvel organisme des pouvoirs qui étaient antérieurement dévolus à l'Etat. L'institution de cet organisme, qui ne se substituerait ni aux entreprises, ni à leurs mandataires, c'est-à-dire les collecteurs, traduit simplement la volonté de rendre responsables les acteurs économiques dans le respect des règles qu'ils édicteront eux-mêmes.

Au total, cette réforme permettra de consolider, pour le moyen terme, cette participation imminente au financement du logement, en en organisant l'évolution dans un cadre concerté, avec un contrôle qui permettra l'adaptation aux besoins des salariés et des entreprises.

Je rappelle que cette réforme a le soutien d'une majorité des organisations syndicales, du C.N.P.F., des entreprises, de la Fédération nationale du bâtiment, de l'Union nationale interprofessionnelle du logement. D'ailleurs, la fédération générale du bâtiment sait parfaitement que les 15 milliards apportés au logement par cette contribution continueront à l'être par l'intermédiaire de cette réforme qui, selon moi, est accueillie très favorablement et sera probablement soumise au Parlement au cours de cette session.

**M. le président.** La parole est à M. Bernard Deschamps.

**M. Bernard Deschamps.** Monsieur le ministre, le budget pour 1988 opère une nouvelle réduction du nombre de logements financés par des prêts aidés à l'accession à la propriété, les P.A.P. : 90 000 P.A.P. en 1988 contre 100 000 cette année. Vous poursuivez ainsi le mouvement engagé par vos prédécesseurs, qui tend à substituer les prêts conventionnés aux P.A.P., c'est-à-dire à l'accession sociale à la propriété, laquelle ouvre droit à des taux d'intérêt plus réduits que ceux du secteur libre, ainsi qu'à une exonération de dix ans de la taxe foncière. Vous prévoyez ainsi un contingent de 220 000 prêts conventionnés en 1988, soit 10 000 de plus qu'en 1987 et 60 000 de plus qu'en 1986. Faut-il rappeler que ces prêts sont consentis par les banques à des taux d'intérêt élevés au regard du niveau actuel de l'inflation ?

Comment s'étonner, dans ces conditions, que de nombreux accédants soient en difficulté et soient contraints, après des années de sacrifice, de vendre souvent à vil prix leur logement ? Ces difficultés vont encore s'aggraver en raison de vos décisions en matière d'A.P.L. Vous avez annoncé en effet que l'A.P.L. diminuera pour les ménages dont les revenus sont supérieurs à deux fois le SMIC et que son barème de calcul sera modifié ; vous avez notamment institué un plancher minimal théorique de ressources qui, dans de nombreux cas, se traduira par une baisse de l'A.P.L. pour les bas revenus.

Les députés communistes proposent pour leur part qu'une véritable priorité soit donnée au logement social et à l'accession sociale à la propriété.

Dans le même temps, il est urgent de satisfaire les revendications des familles qui ont accédé à la propriété dans les années 1980, dans un contexte de taux d'intérêt élevés et de progressivité insupportable des mensualités de remboursement.

Monsieur le ministre, allez-vous organiser la renégociation systématique des emprunts contractés par ces familles, et ce avec effet rétroactif en ce qui concerne les taux d'intérêt, moniteur du bénéfice de l'A.P.L. et des avantages fiscaux acquis, absence de frais supplémentaires et de pénalités ? Allez-vous suspendre les procédures engagées à l'encontre de nombreux accédants et autoriser le report en fin de contrat des retards de paiement des mensualités ?

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur le député, l'accession à la propriété est aujourd'hui beaucoup moins coûteuse pour le candidat potentiel qu'elle ne l'était il y a deux ou trois ans, du fait à la fois de la baisse des taux d'intérêt, même s'ils restent encore élevés, du doublement des déductions fiscales consenties aux accédants à la propriété et de la majoration du 1 p. 100 employeur. On estime que les remboursements d'annuités des candidats à l'accession à la propriété sont aujourd'hui 10 à 15 p. 100 inférieurs à ce qu'ils étaient il y a deux ou trois ans. L'accession à la propriété est donc aujourd'hui devenue plus facile et plus sociale.

S'agissant des accédants en difficulté, j'ai hérité du dossier. La situation des accédants a d'ailleurs été aggravée par une décision de 1983 qui tendait à reporter la majoration des échéances sur les années futures et à alléger les quatre ou cinq premières annuités.

Face à cette situation, des décisions non négligeables ont été prises et déjà 150 000 personnes ayant accédé à la propriété au cours des années 1982-1984 ont renégocié leurs

contrats dans des conditions plus intéressantes, et ce sans perdre leurs droits aux déductions fiscales et à l'aide personnalisée au logement.

En outre, pour éviter à tout prix que, dans les cas les plus dramatiques dus à des ruptures familiales ou au chômage, la vente des logements s'effectue dans des conditions financièrement désastreuses, j'ai prévu que les organismes d'H.L.M. puissent racheter ceux-ci à leur véritable prix afin que les familles qui étaient candidates à l'accèsion à la propriété puissent rester dans leur logement à titre de locataires.

L'ensemble de ces mesures tend donc à régler le problème des accédants à la propriété dont je rappelle qu'il s'agit d'un héritage.

Quant à l'A.P.L. pour l'accédant à la propriété, elle est globalement stable, même s'il y a des variations en fonction des revenus. S'il y a une baisse pour les accédants dont les revenus sont deux fois supérieurs au SMIC, il y a en revanche progression, et ce jusqu'à 3 000 ou 4 000 francs par an, pour les accédants en difficulté qui remboursent plus de 37 p. 100 de leurs revenus, hors prestations sociales.

Tel est l'essentiel des dispositions qui permettent de régler la majorité des problèmes des accédants à la propriété en difficulté.

Enfin, l'Etat apporte une contribution financière afin que soient généralisées dans tous les départements les commissions d'accédants à la propriété en difficulté, afin de trouver, avec les banques, les caisses d'allocations familiales, les collectivités locales, les solutions susceptibles de résoudre les problèmes douloureux des familles en difficulté.

**M. le président.** Pour le groupe U.D.F., la parole est à M. René Beaumont.

**M. René Beaumont.** Monsieur le ministre, ma question concerne l'un des aspects de la loi de décembre 1986 plus communément connue sous le nom de « loi Méhaignerie » ; à savoir la possibilité d'acquisition des logements H.L.M. par leurs locataires.

Vous avez poursuivi avec la majorité de cette assemblée un double objectif :

D'abord, un objectif économique : les offices doivent pouvoir augmenter leur volume de travaux dans le domaine de la restauration du patrimoine restant et augmenter du même coup l'effet des crédits, que vous avez d'ailleurs abondés pour ce qui concerne les PALULOS.

Vous avez également poursuivi un objectif social : permettre à tous les Français qui le souhaitent d'acquérir leur logement. Or de récentes enquêtes de l'I.N.S.E.E. montrent qu'ils sont nombreux et 30 000 logements seraient, paraît-il, accessibles à la propriété, si je peux me permettre cette expression, soit 1 p. 100 du parc environ.

Ces deux objectifs étaient clairement exprimés dans la loi mais ils ne semblent pas aujourd'hui avoir reçu les modalités réglementaires nécessaires.

Qu'en est-il bientôt au terme d'un an d'application de la loi ? Sont-ce effectivement 30 000 logements qui ont été vendus ? Personnellement, j'en doute, et j'imagine que quelques freins ont été donnés à cette vente.

Les freins viendraient essentiellement des organismes H.L.M., soucieux de la gestion de leurs entreprises et désireux de conserver le patrimoine le plus vaste possible de façon à assurer la meilleure gestion possible. C'est un frein réel auquel nous sommes, nous qui participons, nombreux, aux organismes H.L.M., relativement sensibles.

Un autre frein viendrait sans doute des organismes de locataires, dont l'esprit malthusien est bien connu et qui cherchent à conserver le maximum de troupes dans leurs rangs, refusant volontiers à certains l'accèsion à la propriété, même si celle-ci revêt un caractère social évident.

**M. Bruno Gollnisch.** Très juste !

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Beaumont.

**M. René Beaumont.** Enfin, un troisième inconvénient de l'accèsion à la propriété apparaît pour les locataires en ce qui concerne le financement. A cet égard, un effort sensible pourrait être fait.

Pour lever le frein opposé par les organismes H.L.M., dont l'attitude peut se comprendre compte tenu des difficultés de leur gestion, on pourrait dégager, dans l'enveloppe globale des PALULOS, une enveloppe partielle qui serait affectée aux organismes qui auraient consenti un effort substantiel en

matière de ventes de logements H.L.M. Ceux-ci recevraient donc une prime supplémentaire qui leur permettrait de rénover et de restaurer leur patrimoine.

Ma proposition est aussi une question concernant un volet essentiel de la loi d'équilibre de décembre 1986.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur Beaumont, tous les textes concernant l'accèsion sociale à la propriété des locataires H.L.M. sont parus depuis environ trois mois.

Le directeur de la construction a réuni tous les directeurs d'organismes H.L.M. pour que l'ensemble des informations et des moyens d'accèsion à la propriété des locataires H.L.M. soient parfaitement connus. Aujourd'hui, un locataire H.L.M. qui veut accéder à la propriété doit savoir qu'il peut bénéficier d'un prêt conventionné, d'un prêt à 5 p. 100 pour 20 p. 100 de la valeur de l'appartement ou de la maison, et d'une allocation logement qui vient d'être majorée de 15 p. 100 pour les primo-accédants à la propriété. Ainsi, pour une maison ou pour un appartement de dix ou douze ans, évalué à 250 000 francs, par exemple, par le service des domaines, le locataire transmet sa demande à l'organisme H.L.M., peut en transmettre copie au préfet et, normalement, bénéficier d'un prêt conventionné à concurrence de 80 p. 100, plus d'un prêt au taux de 5 p. 100 à concurrence de 20 p. 100 de la valeur et enfin de l'allocation logement majorée de 20 p. 100 réservée aux primo-accédants.

Voilà un « produit » qui - je le sais pour l'avoir expérimenté moi-même dans mon département - peut intéresser de nombreux locataires.

Des organismes H.L.M. vont-ils refuser l'accèsion sociale à la propriété des candidats accédants ? Je ne l'espère pas ! Je souhaite quant à moi faire la plus large publicité à ceux qui réussiront à mobiliser le maximum de fonds, d'autant plus que ces fonds mobilisés iront à la construction neuve ou à la réhabilitation. Ils doivent donc - c'est l'élément nouveau - intéresser les organismes H.L.M. et les comités départementaux de l'habitat. Voilà un moyen d'accélérer la rénovation du parc de logements sociaux.

Je compte, dans les deux mois, me rendre, pour populariser l'idée de l'accèsion sociale à la propriété, là où des expériences auront parfaitement réussi. Je les ferai connaître à tous les élus locaux, à tous les maires, pour qu'ils se fassent les avocats de cette accèsion. (Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)

**M. le président.** Nous en revenons aux questions du groupe du R.P.R.

La parole est à M. Eric Raoult.

**M. Eric Raoult.** Monsieur le ministre, la commission nationale pour le développement social des quartiers, qui s'intéresse à près de cent cinquante quartiers particulièrement en difficulté, et un certain nombre d'autres organismes, tous coordonnés dans leur action par un comité interministériel pour les villes depuis 1984, ont eu, ces dernières années, une action diversifiée, parfois intéressante dans plusieurs villes.

Cependant, il s'est révélé à l'usage que, face à la superposition et à la lourdeur des structures, le comité interministériel pour les villes, le C.I.V. ne remplissait pas complètement la mission qui lui avait été assignée, notamment en ce qui concerne la résolution des problèmes urbains particulièrement aigus.

Par conséquent, dès 1987, vous avez réorienté les interventions du C.I.V. vers des actions de solidarité nationale au profit des communes les moins favorisées.

Après que le sénateur Diligent eut remis son rapport, quels sont les moyens que vous allez consacrer au fonds social urbain afin de lui permettre de poursuivre ses actions de solidarité nationale et d'innovation pour ces villes ?

Allez-vous, d'autre part, maintenir les engagements souscrits dans le cadre des contrats de Plan envers ces cent cinquante quartiers connaissant de graves situations de dégradation urbaine et sociale, ou même aller plus avant ?

Enfin, dans mon département, la Seine-Saint-Denis, qui compte des communes qui ont une spécificité toute particulière, comme La Courneuve, Aulnay-sous-Bois, Stains, Montfermeil, la réhabilitation des logements de cités H.L.M. mérite depuis plusieurs années une profonde attention, notamment du fait de la carence du conseil général.

Que comptez-vous faire, dans le cadre du comité interministériel pour les villes, pour accentuer l'effort en faveur de ces cités dégradées ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du R.P.R.*)

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** En ce qui concerne Montfermeil, renseignements pris auprès de mes services, je puis vous dire que le dossier instruit a recueilli, dès 1986, un consensus général et qu'il doit donc pouvoir être financé par la procédure H.V.S.

J'ai demandé à la direction départementale de l'équipement d'examiner la raison pour laquelle la décision n'était pas encore prise. Je puis vous assurer, pour ma part, que je suis prêt à la prendre le plus rapidement possible.

Quant au fond social urbain, il est doté pour 1988 des mêmes crédits qu'en 1987. Mais ces crédits seront utilisés selon des procédures simplifiées, recentrées sur une plus grande solidarité et dans les quartiers les plus dégradés, et ceux que vous avez cités sont concernés par ces opérations.

En ce qui concerne les contrats de plan, je considère qu'ils portaient sur les actions prioritaires du C.I.V. Il reviendra à M. Diligent et à la commission nationale pour le développement social des quartiers de voir quelle suite donner à ces actions après 1988. Bien entendu, le Parlement aura son mot à dire pour ce qui concernera à cet égard le 10<sup>e</sup> Plan.

**M. le président.** La parole est à M. André Fanton.

**M. André Fanton.** Monsieur le ministre, je voudrais vous poser une question sur l'un des éléments de restructuration de la région que je représente : la rocade de Lisieux.

Sur la route de Paris à Caen, Lisieux est la seule ville qui ne bénéficie pas d'une déviation. Et la rocade est d'autant plus importante que la construction du pont de Honfleur, à laquelle vous avez fait allusion tout à l'heure, va faire de Lisieux un carrefour.

Un de vos prédécesseurs, M. Fiterman, a eu un mérite, celui de prendre la décision de principe du tracé, et je l'en remercie. Depuis lors, les études ont avancé et la direction de l'équipement doit vous transmettre bientôt ses propositions.

Il importe que l'arrêté de tracé soit publié rapidement. Quand pensez-vous pouvoir le publier ? Les sondages ont été effectués, le tracé a été défini, et il est maintenant temps de prendre une décision.

Mais ma question la plus importante, monsieur le ministre, et vous ne vous en étonnez pas, portera sur le financement de la rocade de Lisieux : le Gouvernement est-il décidé à retenir la réalisation de cette déviation dans les délais les plus brefs ? Dans l'affirmative, à quelle échéance ?

Une décision ferme doit être annoncée, car il faut que les collectivités locales - régionale, départementales et communales - soient en mesure de prendre les dispositions, notamment de caractère financier, susceptibles de permettre la réalisation rapide de la rocade, qui paraît nécessaire si l'on veut assurer la liaison Honfleur-Lisieux-Alençon dont j'ai parlé dans une autre question.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur Fanton, l'avant-projet sommaire est maintenant au point. Il me sera transmis dans les toutes prochaines semaines. L'administration centrale demande deux mois avant de l'approuver. Il sera donc approuvé dans les deux mois qui auront suivi sa transmission.

Quant à l'inscription au 10<sup>e</sup> Plan, vous posez là un vrai problème. Personnellement, je suis ouvert à l'idée d'inscrire cette réalisation. Mais vous me permettez, pour des raisons parfaitement démocratiques, compte tenu de la présence de plusieurs intervenants - la région, le département et l'Etat -, de ne vous répondre que l'an prochain quant à l'inscription potentiellement possible de cette réalisation au 10<sup>e</sup> Plan.

Donnez-moi quelques mois supplémentaires pour engager la négociation avec le département et la région concernés.

**M. Jacques Badet.** Dans six mois il sera trop tard !

**M. le président.** La parole est à M. Eric Raoult.

**M. Eric Raoult.** Monsieur le ministre, je souhaiterais revenir sur un des dossiers que vous avez abordé ce soir. Il concerne les cités dégradées.

Il est un quartier sensible dont on ne parle pas assez, mais j'ai pris l'habitude, monsieur le ministre, d'appeler votre attention sur la gravité de sa situation : c'est celui de la cité H.L.M. des Bosquets, située sur les communes de Montfermeil et de Clichy-sous-Bois.

Le dossier a été laissé en héritage dans sa complexité par l'ancienne municipalité. Cette cité de 2 000 logements, du style de ceux de La Courneuve, n'est pas un îlot sensible reconnu. Pourtant, elle connaît une situation invraisemblable, du fait notamment de la municipalité communiste précédente et de l'office H.L.M. de la Seine-Saint-Denis.

L'imbricatio des statuts de location, de copropriété, de rachat de propriétés a abouti bien souvent à une spoliation pure et simple de personnes qui se sont trouvées déposées, voire expulsées de logements dont elles sont pourtant propriétaires. Par ailleurs, la volonté de l'office d'H.L.M. communiste de nuire, par des attributions systématiques de logements à des familles africaines très lourdes, à la nouvelle municipalité modérée conduite par mon ami Pierre Bernard, a changé cette cité en un véritable ghetto étranger - c'est la seule cité en France qui compte 95 p. 100 d'immigrés - et en un foyer de délinquance et de criminalité.

La multiplicité des statuts de propriété bloque actuellement, au-delà du dossier H.V.S., toute procédure de réhabilitation et de destruction. Elle impose une initiative rapide des pouvoirs publics, par un montage financier d'urbanisme qui pourrait se concrétiser par une procédure de société d'économie mixte.

Monsieur le ministre, j'ai eu l'occasion d'appeler votre attention sur cette situation à plusieurs reprises. Un effort financier important s'impose à l'Etat car, j'ai le regret de vous le dire, les mesures H.V.S. sont désormais insuffisantes et dépassées.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Monsieur Raoult, je prends note de votre proposition, et je demanderai à mes services d'organiser dans les dix semaines une réunion pour examiner ce dossier.

**M. Jean-Pierre Destrade.** Quel cadeau de Noël !

**M. le président.** Nous avons terminé les questions.

Les crédits inscrits à la ligne « Equipement, logement, aménagement du territoire et transports » sont réservés jusqu'à la discussion des crédits du ministère chargé des transports.

Toutefois, en accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant les amendements qui se rapportent à ces crédits.

Sur le titre III de l'état B, MM. Descaves, Arrighi, Baekeroot, Martinez et les membres du groupe Front national (R.N.) ont présenté un amendement, n° 113, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 2 842 288 francs. »

La parole est à M. Dominique Chaboche.

**M. Dominique Chaboche.** Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement n° 112.

**M. le président.** Bonne idée !

Sur le titre III de l'état B, MM. Descaves, Arrighi, Baekeroot, Martinez et les membres du groupe Front national (R.N.) ont en effet présenté un amendement, n° 112 :

« Réduire les crédits de 25 293 051 francs. »

Vous avez la parole, monsieur Chaboche, pour soutenir ces deux amendements.

**M. Dominique Chaboche.** Ces deux amendements sont des amendements d'interrogation.

En effet, nous comprenons mal que, dans une période de rigueur budgétaire, les crédits concernant l'information générale du public soient augmentés de 18 p. 100 et que ceux servant à améliorer la productivité des services s'accroissent de 33 p. 100.

En fonction de la réponse que vous nous donnerez, monsieur le ministre, nous maintiendrons ou retirerons ces amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Ligot, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour l'urbanisme et le logement.

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** La commission n'ayant pas examiné l'amendement n° 113, je m'exprimerai à titre personnel.

Cet amendement vise à supprimer les mesures nouvelles inscrites au chapitre 34-60 pour l'information, la réalisation et la diffusion de publications.

L'augmentation de crédits que M. Descaves et ses collègues trouvent injustifiée résulte d'un double mouvement : il s'agit tout d'abord d'une augmentation de 4,6 millions des crédits destinés aux campagnes d'information des ministres, tant au plan interne - c'est de l'information institutionnelle -, qu'externe, c'est-à-dire vers le public pour ce qui concerne le logement. Ensuite, cette augmentation de crédits est minorée par une suppression de crédits destinés à la mission « Banlieue 89 » d'un montant de 1,8 million.

De ce point de vue, les auteurs de l'amendement devraient pouvoir être satisfaits. Ces informations figurent d'ailleurs dans le « bleu ».

Au total, si l'augmentation critiquée est bien de 2,8 millions, elle n'apparaît en aucun cas injustifiée. C'est pourquoi, à titre personnel, je suis opposé à l'amendement n° 113.

S'agissant de l'amendement n° 112, mes observations seront du même ordre.

Lorsque l'on procède à une limitation d'effectifs, il est fréquent que les besoins de la productivité appellent de nouveaux crédits non prévus initialement. Le chapitre concerné destiné à accompagner les restrictions d'effectifs ne dissimule rien d'anormal, bien au contraire.

Je ferai également observer que les crédits totaux de fonctionnement du M.E.C.A. sont très serrés, si je puis dire, puisqu'ils ne progressent que de 1,8 p. 100, illustrant bien l'effort d'économie dans lequel s'est engagé le Gouvernement et plus particulièrement le ministère de l'équipement.

A titre personnel, je ne puis donc qu'être également défavorable à cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 113 et 112 ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** En période de crise et de réduction des effectifs du ministère, mouvement sensible depuis cinq ans, il faut améliorer la productivité de l'administration.

En 1988, les effectifs baisseront de 1 650 salariés sur 120 000, ce qui représente une économie de 100 millions de francs.

**M. Dominique Cheboche.** Une goutte d'eau !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Face à cette évolution, justifiée par les nécessaires efforts de productivité, des actions de requalification, d'informatisation, de formation professionnelle et de changement de statut doivent être entreprises.

Telles sont les raisons de cette évolution, parfaitement justifiée si l'on veut continuer à motiver et à mobiliser le personnel.

Aux auteurs de l'amendement n° 113, je répondrai qu'il s'agit non pas d'information « générale », mais de deux actions particulières menées dans le ministère : le plan logement pour informer propriétaires et locataires de leurs droits, information que deux intervenants n'ont pas trouvée suffisante ; la modernisation de notre administration et la mobilisation des agents. Cette administration est engagée dans un objectif d'entreprise, de valorisation et d'information. Je relève que, tant au niveau du ministère de la consommation que de celui de l'économie, elle a été retenue par M. de Charrette comme l'une des deux administrations engagées dans un effort de modernisation et d'ouverture et qu'elle a reçu cette année deux premiers prix au titre de l'administration la plus ouverte au public et susceptible de le mieux informer.

Tout cela concourt à l'amélioration de la qualité que nous devons à nos clients.

**M. le président.** Monsieur Dominique Cheboche, maintenez-vous les deux amendements ?

**M. Dominique Cheboche.** Je n'ai pas très bien compris les explications de M. le rapporteur spécial, mais beaucoup mieux celles du ministre. En contrepartie de l'augmentation

des crédits, il y a des restrictions dans le nombre des emplois de l'administration. Je retire donc nos amendements n° 113 et 112.

**M. le président.** Les amendements n° 113 et 112 sont retirés.

Sur le titre IV de l'état B, MM. Drouin, Malandain, Guyard, Oehler, Chapuis, Badet, Chupin, Durrupt, Portheault et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 227, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 4 millions de francs. »

La parole est à M. René Drouin.

**M. René Drouin.** Monsieur le ministre, je propose de réduire de 4 millions de francs les crédits du chapitre 44-10 de la section I, parce que j'estime que ces crédits auraient une meilleure utilisation pour les C.A.U.E., conseils d'architecture, d'urbanisme et d'environnement.

En effet, les crédits destinés aux architectes conseils-consultants et aux conseillers techniques pour l'aide à l'architecture diminuent d'environ 16 p. 100. Les crédits de fonctionnement étaient en baisse sensible depuis 1985 : ils étaient tombés de 10 millions de francs en 1985 à 7,2 millions de francs en 1986 et à 2,7 millions de francs en 1987. Maintenant, ils sont supprimés. Cela traduit un désengagement complet de l'Etat dans deux domaines : la promotion de l'architecture et la politique de solidarité entre les C.A.U.E., dont le fonctionnement est assuré par des taxes départementales dont les montants sont très différents d'un département à l'autre.

Je me dois de souligner la contradiction entre ce désengagement de l'Etat et la campagne de promotion de l'architecture lancée par le ministère et l'ordre des architectes. Vous connaissez, bien entendu, l'importance des C.A.U.E., ces structures départementales qui informent sur tous les éléments de la qualité de l'environnement. Ils assurent la promotion d'une architecture moderne, d'un urbanisme à échelle humaine, en préservant la notion de respect du patrimoine.

De plus, les architectes conseils-consultants conseillent les particuliers pour leurs permis de construire - maisons individuelles, bâtiments agricoles ou bâtiments industriels.

En fait, il s'agit de la seule structure compétente de conseil en architecture. Elle est souple dans son utilisation et, bien entendu, elle est gratuite. Les architectes conseils conseillent aussi les communes pour lesquelles ils sont de véritables partenaires, surtout dans les zones rurales. Pensons aux permis de construire dont l'octroi pose un problème. Un maire rural qui n'a pas de structure technique auprès de lui s'adresse aux C.A.U.E. pour avoir des réponses aux questions qu'il se pose. Les C.A.U.E. aident à prendre la décision en matière d'urbanisme communal et ils conseillent pour la maîtrise d'ouvrage. Dans le département de la Moselle, dont je suis l'élu, j'ai noté, en 1986, 123 interventions de ce type en milieu rural.

Les C.A.U.E. et les architectes conseils sont même en mesure de conseiller les directions départementales de l'équipement, de donner leur avis sur les permis de construire ou sur certains projets d'aménagement. Ils interviennent aussi en milieu scolaire pour mieux faire prendre conscience aux jeunes, ces citoyens de demain, de l'importance de leur cadre de vie.

Enfin, on peut trouver dans l'éventail de l'activité des C.A.U.E. d'autres champs d'application : des études sur les friches industrielles, sur le devenir de ces friches, sur les collectes de déchets en milieu urbain, et j'en passe.

Or, monsieur le ministre, la baisse des crédits se soldera dans certains départements - je pense à l'exemple de la Moselle, avec un million d'habitants - par une diminution de 30 p. 100 pour les architectes consultants. Le résultat ? Alors que, jusqu'à présent, les C.A.U.E. répondaient systématiquement à toute demande d'intervention quel que soit l'organisme qui les sollicitait, ils devront désormais choisir. Les C.A.U.E., c'est avant tout de la matière grise : des hommes et des femmes qui peuvent repenser de manière dynamique, sociale et même économique, le milieu rural et le milieu urbain, en somme le cadre de vie.

Il ne suffit pas d'avoir des techniciens ou des ingénieurs d'excellente qualité, dans les directions départementales de l'équipement : il faut aussi des hommes qui sachent donner une dimension différente à l'aménagement et à l'urbanisme. Or, c'est à l'Etat d'assumer cette fonction. Que vont devenir, à la suite de vos décisions, les départements ruraux qui ne pourront entretenir un C.A.U.E. - des licenciements sont à

craindre ? Avez-vous songé, monsieur le ministre, aux conséquences de l'amputation d'environ 16 p. 100 des crédits de l'article réservé aux architectes mis à disposition ? Elle équivaut à la suppression de 90 postes de jeunes architectes consultants. Dans les C.A.U.E., ces jeunes pouvaient enrichir leurs connaissances grâce à une expérience riche et pluridisciplinaire, excellente pour leur approche du métier.

**M. le président.** Votre temps est écoulé, monsieur Drouin.

**M. René Drouin.** J'en termine, monsieur le président.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous propose finalement d'être logique avec vous-même et de réduire les crédits du chapitre 44-10, article 30, section I, de 4 millions de francs.

Car comment voulez-vous faire de la promotion et de la pédagogie de l'architecture sans architectes consultants ? Toutes proportions gardées, monsieur le ministre, cela reviendrait à créer des écoles tout en supprimant des enseignants ! (*Exclamations sur les bancs du groupe du R.P.R.*)

Telles sont donc les raisons pour lesquelles je vous propose de réduire les crédits de ce chapitre pour les affecter aux C.A.U.E. chargés de la promotion et de la pédagogie de l'architecture. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission, mais je tiens à exprimer malgré tout mon point de vue personnel.

Les C.A.U.E. ont toute notre considération. Chacun de nous aura pu apprécier la qualité de leur travail dans son département. Cela étant, il y a actuellement une montée en puissance de la taxe départementale qui permettra de financer progressivement les C.A.U.E. de façon autonome.

C'est la raison pour laquelle l'Etat a diminué sa participation de 2,7 millions. Cela ne veut pas dire qu'il se désengage complètement. La meilleure preuve, c'est qu'il continuera à subventionner les C.A.U.E. disposant des ressources les plus faibles, c'est-à-dire dans les plus petits départements.

Quant aux autres crédits de ce chapitre, ils sont destinés à l'Institut français de l'architecture qui joue un grand rôle dans la promotion de l'architecture auprès du public.

Par conséquent, je demande le rejet de cet amendement.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Je partage l'avis du rapporteur. En effet, la diminution proposée entraînerait une baisse des crédits de l'Institut français de l'architecture.

En outre, grâce à l'élargissement aux zones d'aménagement concerté de l'assiette de la taxe, dans 80 départements sur 95 il n'y a aucun problème de financement des C.A.U.E.

Pour la douzaine de départements, surtout ruraux, où se pose un vrai problème d'équilibre financier, j'ai pris l'engagement de trouver des moyens de péréquation et de faire jouer la solidarité entre les départements très riches, recevant des recettes importantes, et les départements ruraux, de façon à maintenir dans ces derniers des C.A.U.E. qui, globalement, en effet, ont accompli un excellent travail.

**M. le président.** Retirez-vous votre amendement, monsieur Drouin ?

**M. René Drouin.** En vérité, il s'agit d'un désengagement de l'Etat, mais je retire mon amendement, compte tenu des éléments d'information fournis.

**M. le président.** L'amendement n° 227 est retiré.

Sur le titre IV de l'état B, M. Schenardi a présenté un amendement, n° 207, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 2 milliards de francs. »

Monsieur Jean-Pierre Reveau, accepteriez-vous de présenter en même temps l'amendement n° 208 ?

**M. Jean-Pierre Reveau.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Sur le titre IV de l'état B, M. Schenardi a en effet présenté un amendement n° 208, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 500 millions de francs. »

La parole est à M. Jean-Pierre Reveau pour défendre les amendements n° 207 et 208.

**M. Jean-Pierre Reveau.** Ces amendements s'appliquent au chapitre 46-40 dans sa globalité.

Lorsque le solde des offres et demandes de logement est décroissant, et lorsqu'en même temps le solde migratoire des étrangers est croissant, la logique voudrait que l'on cherche à inverser les proportions.

Pourtant, il n'en est rien. Les politiques de logement menées par les gouvernements successifs ont deux conséquences pour les Français.

Premièrement, la pénurie de logement entraîne une flambée des prix de location. Les hausses sont compensées partiellement par des aides au logement financées par les impôts.

Deuxièmement, la population immigrée payant peu d'impôt et bénéficiant d'importantes allocations, les Français supportent financièrement le coût de l'aide au logement attribuée aux étrangers.

Pour toutes les actions sociales, d'assistance et de solidarité, seule une comptabilisation et un système de caisse séparée permettra de ne plus faire supporter aux Français des avantages sociaux dont bénéficient les étrangers extérieurs à la communauté et qui ont d'ailleurs motivé leur arrivée en France.

Est-il besoin de rappeler que la France, comme tout pays, a le devoir d'accorder une priorité à ses nationaux ? Par le présent amendement, nous demandons que soit mis un terme à l'aide au logement des populations immigrées, et cela sans préjudice pour les ressortissants de la communauté économique européenne.

Nous suggérons que les sommes ainsi économisées soient destinées à accroître le nombre de logements sociaux mis à la disposition des Français.

L'amendement n° 208 est un amendement de repli dont les motivations sont identiques. Il tend à réduire de 500 millions les crédits du chapitre 46-40. Là, nous suggérons que les sommes ainsi économisées soient destinées à la mise en place d'une véritable politique d'économies d'énergie dans le domaine de l'habitat.

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** La commission n'a pas été saisie de ces deux amendements. La réduction prévue par l'amendement n° 207 représente deux milliards de francs à rapprocher des deux milliards et demi d'augmentation de l'A.P.L. pour l'année 1988. Il faut voir quelles seraient les conséquences d'une telle décision. Les familles françaises qui habitent dans les mêmes logements que les personnes visées par les auteurs de l'amendement seraient plus touchées que les autres.

La situation en fait se retournerait contre les premiers intéressés, nos propres concitoyens. C'est la raison pour laquelle, à titre personnel, je ne puis qu'être défavorable à l'adoption de ces deux amendements.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Défavorable, bien sûr ! Que nous luttons contre l'immigration clandestine - la France ne peut plus la recevoir - d'accord. Mais créer un système d'exclusion pour les immigrés installés depuis plusieurs années en France, et légalement, ce n'est pas admissible. Le Gouvernement est donc défavorable à ces deux amendements.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Malandain, contre l'amendement n° 207.

**M. Guy Malandain.** Nous ne pouvons pas, au-delà des chiffres, laisser passer sans le relever ce que nous avons entendu et ce qui est d'ailleurs écrit. Quand je suis dans cet hémicycle, et que je pense à notre responsabilité d'élus nationaux, je ne puis supporter que des amendements de caractère raciste soient ainsi déposés au fil des différents budgets ! (*Protestations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

Cet amendement est inadmissible et inacceptable.

**M. René Drouin.** Il est xénophobe !

**M. Guy Malandain.** Selon nous, l'accueil des étrangers qui vivent en France est une question de dignité pour nous et pour eux. Ils paient les mêmes impôts sur les revenus. (*Exclamations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

**M. Pascal Arrighi.** Ce n'est pas vrai !

**M. Guy Malandain.** Ils paient les mêmes impôts locaux que les autres Français.

Même si cela vous déplaît, messieurs, notre société n'est grande que lorsqu'elle est fraternelle ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** Contre l'amendement n° 208, la parole est à M. Gérard Bordu.

**M. Gérard Bordu.** Les motifs qui viennent d'être invoqués à l'encontre de l'amendement n° 207 sont valables pour l'amendement n° 208.

J'ajouterai que si les étrangers coûtent, comme il est dit dans l'exposé sommaire de l'amendement, ils augmentent aussi la richesse nationale, au même titre que chaque salarié dans ce pays. (*Exclamations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

En conséquence, ces étrangers ont des droits identiques à ceux des autres salariés, avec les devoirs qui en découlent. C'est le cycle recettes-dépenses, tout simplement.

Vouloir ouvrir une discrimination raciale, c'est du racisme, avec une pointe de colonialisme persistant. (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

**M. Jean-Claude Martinez.** Du néo-colonialisme ! (*Rires sur les mêmes bancs.*)

**M. Gérard Bordu.** Vouloir établir une discrimination entre les étrangers selon qu'ils viennent d'un pays de la C.E.E. ou d'Afrique du Nord, c'est encore du racisme !

Cet amendement est faux dans le fond, et il est donc inacceptable. Il est d'inspiration raciste et il est donc condamnable. (*Protestations sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*)

De plus, persister dans cette logique dangereuse traduit une sorte de haine inadmissible. (*Nouvelles protestations sur les mêmes bancs.*)

Cet amendement, comme le précédent, cumule les raisons de rejet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Eric Raoult.** Il aurait fallu le dire à Vitry !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 207.

Je suis saisi par le groupe socialiste et le groupe Front national (R.N.) d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans le Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	569
Nombre de suffrages exprimés .....	569
Majorité absolue .....	285.
Pour .....	31
Contre .....	538

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 208.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Sur le titre IV de l'état B, M. Forgues et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 245, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 3 millions de francs. »

La parole est à M. Pierre Forgues.

**M. Pierre Forgues.** L'article 30 du chapitre 44-01 prévoit un crédit de 4,6 millions de francs pour la mission Longwy ou pour le pôle européen de développement. Selon nous, cette action devrait être financée par le ministère de l'industrie, notamment par le fonds d'industrialisation de la Lorraine, ou par une contribution exceptionnelle de l'Etat à la

création d'emplois en Lorraine, et les crédits nécessaires devraient être évalués non pas en millions de francs, mais en centaines de millions de francs. Or les crédits de politique industrielle, de rénovation et d'innovation nécessaires à de très nombreuses régions de France, comme la Lorraine mais aussi comme les Hautes-Pyrénées et notamment le bassin de Tarbes, ont été réduits de 2 milliards de francs en 1988, soit une diminution supérieure à 35 p. 100.

Longwy, chacun le sait, est un désastre industriel.

**M. René Drouin.** C'est Hiroshima !

**M. Pierre Forgues.** Et les crédits prévus dans cet article sont sans commune mesure avec les besoins réels.

Aussi aurait-il mieux valu qu'ils soient affectés au fonds d'intervention pour l'autodéveloppement en montagne, c'est-à-dire au chapitre 65-03, article 30. Je rappelle que ce fonds a été créé par la loi « montagne », votée à l'unanimité par notre assemblée, à la fin de 1984. En 1986, ce fonds avait été doté à hauteur de 40 millions de francs. Il n'est doté pour l'an prochain, comme du reste cette année, que de 35 millions de francs, soit une baisse de 13 p. 100 et, si l'on tient compte de l'érosion monétaire, de plus de 20 p. 100.

Déjà, en 1986, la dotation de 40 millions de francs était considérée comme une dotation minimale. Alors, monsieur le ministre, vous qui parlez si souvent de l'aménagement rural, que reste-t-il de la loi « montagne » ?

On peut observer la baisse des crédits du F.I.A.M. et du F.I.D.A.R. En vérité, il n'y a plus de moyens pour une réelle politique d'aménagement du territoire. Il y a loin du discours à la volonté affichée dans ce budget.

Par cet amendement, je ne fais que clarifier les choses en demandant que le budget de l'aménagement du territoire ne compense pas de façon dérisoire la faiblesse du budget de l'industrie.

**M. René Drouin.** Il fallait le dire !

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission. Son auteur demande la clarté. En réalité, les crédits visés résultent d'une opération de simplification et on se demande bien pourquoi une telle opération ne recueillerait pas l'accord de l'Assemblée. A titre personnel, je suis donc hostile à l'amendement.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** J'y suis également hostile. En effet, les crédits du F.I.A.M. et du F.I.D.A.R. sont maintenus en volume. De plus, le chapitre visé par la demande de suppression a été créé pour regrouper l'ensemble des crédits des différents ministères intéressant Longwy, afin d'accélérer leur mise en place dans l'intérêt même de ce pôle de conversion.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 245.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Sur le titre VI de l'état C, MM. Portheault, Malandain, Guyard, Badet, Oehler, Chapuis, Durupt, Chupin et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 233, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de paiement de 1 500 000 francs. »

La parole est à M. Jean-Claude Portheault.

**M. Jean-Claude Portheault.** Monsieur le ministre, notre amendement a pour but indirect d'abonder la ligne budgétaire concernant les subventions aux agences d'urbanisme. Certes, ces subventions sont reconduites en francs courants dans le projet de budget. Mais n'oublions pas que, l'an dernier, nous nous étions élevés, avec la commission de la production et des échanges, contre la réduction de 15 millions de francs qu'elles avaient subie et qui entraînait une diminution de 28 p. 100 de la subvention versée par l'Etat à chaque agence.

Cette année, la défaillance de l'Etat se confirme alors que les agences d'urbanisme pourraient être, dans les agglomérations, un partenaire très utile au ministère, notamment pour la relance de l'offre de terrains à bâtir que vous souhaitez favoriser comme instrument de la relance de la construction. Dans cette tâche, les agences d'urbanisme pourraient jouer

un rôle majeur pour la modification et l'actualisation des documents d'urbanisme déjà élaborés, pour la réalisation d'études relatives aux politiques locales de l'habitat ou pour l'approfondissement de la connaissance du parc existant et de son utilisation. La réduction de leur activité risque au contraire d'avoir des effets économiques pernicieux, au moment où la décentralisation confère aux collectivités locales de nouvelles responsabilités dans le domaine du développement et de l'aménagement urbain, notamment en matière de coopération intercommunale, puisque c'est seulement à ce niveau que peuvent être résolus les grands problèmes d'aménagement.

Faudra-t-il, là encore, que les collectivités locales se substituent à l'Etat en opérant un nouveau transfert de charges ? Notre amendement leur épargnerait cette obligation en rendant disponible la somme de 1,5 million de francs par une réduction de crédits imputée au chapitre 65-23 de l'article 40. Ces crédits ne se justifient pas à nos yeux, en raison même de leur insuffisance, qui ne peut que rendre inefficaces les interventions spécifiques qu'ils sont destinés à financer sur les sites, abords, paysages et secteurs sauvegardés.

Selon nous, ces fonds seraient mieux employés au profit des agences d'urbanisme qui sont chargées de promouvoir la qualité des opérations d'aménagement effectuées par les collectivités locales. Cette solution n'est bien entendu qu'un pis-aller, car seul le Gouvernement peut proposer d'abonder cette ligne budgétaire des 15 millions dont elle a été amputée l'an dernier. Vous savez d'ailleurs, monsieur le ministre, que notre collègue Jean Rigaut, président de la fédération nationale des agences d'urbanisme, vous a saisi cet après-midi d'une demande identique.

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas examiné cet amendement. Mais réduire le montant de cet article, qui est déjà d'une relative modicité - 18 millions de francs - de 1,5 million serait inconséquent. Autant le supprimer complètement !

Quant à aider les agences d'urbanisme, il faudrait tout de même considérer la situation nouvelle qui résulte pour elles de la décentralisation. Auparavant, c'était un lieu de concertation entre l'Etat et les collectivités locales. Désormais, elles dépendent directement des collectivités locales et c'est pourquoi le Gouvernement a réduit leur dotation en les invitant à rechercher d'autres ressources par la signature de contrats spécifiques avec divers intervenants de la politique d'urbanisme. Personnellement, je ne vois aucun intérêt à revenir sur une évolution qui paraît aller dans le bon sens et je demande donc le rejet de cet amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'urbanisme et le logement.

**M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis.** La commission de la production et des échanges n'a pas examiné cet amendement. A titre personnel, je considère qu'il a déjà été répondu au problème du financement des agences d'urbanisme. Quant à prétendre que les crédits visés par l'amendement ne se justifient pas en raison de leur insuffisance, c'est une affirmation purement gratuite. Encore cette image est-elle particulièrement mal choisie puisque ces crédits, à ma connaissance, passent de 14,750 millions à 18 millions, en augmentation de 22 p. 100.

Dans ces conditions, l'amendement ne peut recevoir qu'un avis défavorable.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Il me semble qu'il y a un double malentendu sur les crédits d'urbanisme hérités de la loi de décentralisation, dans la mesure où l'ensemble des moyens de l'urbanisme avaient alors été globalisés à l'intérieur des dotations globales d'équipement et de fonctionnement. C'était un principe général mais, à la suite de la négociation, cette décision avait été différée dans deux cas : pour les études préliminaires aux opérations programmées d'amélioration de l'habitat et pour les agences d'urbanisme.

Sur le strict plan budgétaire, nous pourrions donc dire que, compte tenu de la décentralisation des compétences en matière d'urbanisme et du partage des responsabilités, le

financement des agences incombe désormais aux collectivités locales et non plus à l'Etat. Cependant, ce changement aurait d'une telle brutalité que nous maintenons la décision d'étaler le transfert.

Compte tenu des propositions formulées par les agences d'urbanisme en matière de politique foncière et des engagements précis qu'elles ont pris pour 1988, j'ai décidé, en accord avec M. Juppé, de leur octroyer un crédit supplémentaire de 3 millions de francs lors de la seconde délibération, de façon à leur permettre de dégager les moyens en études et les moyens fonciers nécessaires pour appuyer la politique du logement dans les prochaines années. J'estime que cet effort devrait conduire l'auteur de l'amendement à le retirer.

**M. Jean-Claude Porthault.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 233 est retiré.

Sur le titre VI de l'état C, MM. Malandain, Guyard, Badet, Oehler, Chapuis, Chupin, Durupt, Porthault et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 228, ainsi rédigé :

« Réduire et majorer les autorisations de programme de 2 348 000 000 francs.

« Réduire et majorer les crédits de paiement de 540 000 000 francs. »

La parole est à M. Guy Malandain.

**M. Guy Malandain.** Je présenterai brièvement cet amendement, parce que j'aurai besoin d'un peu plus de temps pour le suivant et que le sujet sera traité au fond par mon collègue Jean-Pierre Destrade lorsqu'il défendra l'amendement n° 244.

Le transfert au budget de l'Etat de la taxe additionnelle au droit au bail a été voté à l'article 28 de la première partie du projet de loi de finances. Je regrette vivement que cette décision ait été prise dans un tel contexte, car je suis certain que les collègues qui étaient en séance ce jour-là n'en mesureraient pas toute la portée.

Quels sont les risques ? Je me contenterai d'en évoquer un seul : l'absorption des crédits spécifiques dans la masse globale du budget et donc l'impossibilité, faute d'une ligne spécifique, d'exercer le contrôle parlementaire sur l'utilisation de cette taxe.

C'est pourquoi cet amendement propose l'ouverture d'un chapitre spécifique pour y inclure les articles 80 et 90 du chapitre 65-48 tel qu'il figure dans le « bleu » budgétaire.

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Cet amendement n'ayant pas été examiné par la commission des finances, je ferai part à l'Assemblée de mon point de vue personnel.

L'idée qui sous-tend la proposition de M. Malandain consiste à revenir aux modalités antérieures à la pratique nouvelle que le ministre a voulu introduire dans ce budget, à savoir la fongibilité entre les P.L.A. et les PALULOS.

**M. Guy Malandain.** Mais non !

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Mais si ! C'est à cela qu'aboutit l'amendement.

Bien sûr, on peut discuter les modalités pratiques de la fongibilité, mais le principe en est excellent et il convient, à mon avis, de le maintenir. C'est la raison pour laquelle je ne crois pas nécessaire d'accepter cet amendement.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** J'aimerais savoir, monsieur Malandain, si vous ne vous êtes pas trompé d'amendement...

**M. Guy Malandain.** Effectivement, c'est l'amendement n° 244 que j'ai défendu. J'en suis navré et je prie M. le rapporteur et M. le ministre de bien vouloir m'en excuser.

Sur l'amendement n° 228, les réponses déjà données par la commission et le Gouvernement nous satisfont. Je le retire donc.

**M. le président.** L'amendement n° 228 est retiré.

MM. Malandain, Guyard, Badet, Oehler, Chapuis, Chupin, Durupt, Porthault et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 229, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de paiement de 10 millions de francs. »

La parole est à M. Guy Malandain.

**M. Eric Reoult.** C'est pareil !

**M. André Fanton.** Oui, il faut retirer l'amendement sans le défendre !

**M. Guy Malandain.** Je vous en prie, mes chers collègues, tout le monde a droit à l'erreur, et erreur avouée est à demi pardonnée. *(Sourires.)*

**M. André Fanton.** Absolument !

**M. Guy Malandain.** L'amendement n° 229 a trait à la politique foncière. Y a-t-il effectivement un manque de terrains ou bien cette politique laisse-t-elle place à des phénomènes de blocage et de spéculation ?

Selon une étude récente de l'Institut d'urbanisme de l'Île-de-France, les zones d'aménagement concerté offrent, dans cette région, la possibilité de construire 81 000 logements. Dans les lotissements, 1 349 lots sont actuellement en vente et, dans les zones d'extension d'urbanisation, c'est-à-dire classées N.A., 7 665 hectares sont disponibles. Par conséquent, les terrains ne manquent pas et le problème foncier ne peut tenir qu'à des pratiques de blocage et de spéculation.

Pour tenter d'accroître l'offre, vous avez pris, monsieur le ministre, un certain nombre de mesures. Ainsi, la loi qui porte votre nom comprenait un volet urbanisme avec des dispositions concernant le droit de préemption ou le plafond légal de densité. Les mesures que vous annoncez aujourd'hui sont, cela va de soi, essentiellement basées sur la fiscalité. Elles figurent pour la plupart au chapitre 65-48, en augmentation de 40,3 millions de francs. Or il ne me semble pas inutile de réfléchir au bien-fondé des déductions fiscales sur le foncier.

Lorsque des propriétaires ont réservé pendant des années leurs terrains à bâtir que, après avoir profité d'équipements périphériques ou spéculé d'une manière ou d'une autre, sur la montée des prix, ils s'apprentent à les mettre en vente, est-il vraiment légitime de leur octroyer une fiscalité bien plus agréable à supporter que la fiscalité actuelle ?

Tout à l'heure, vous avez hésité sur les chiffres. En 1987, nous aurons déjà consacré 21,6 milliards de francs aux déductions fiscales ayant trait au logement et à l'urbanisme. Si on y ajoute la prime sur les plans d'épargne logement et les 1,1 milliard de francs supplémentaires prévus en 1988 avec la mise en œuvre de l'épargne logement, c'est 29 milliards de francs qui seront affectés au total aux incitations fiscales. C'est une somme !

Pour débloquer le foncier, sur quelles actions faut-il, selon nous, s'appuyer ? Vous me permettez de vous suggérer trois orientations en ce domaine.

D'abord, intervenir auprès de l'administration de l'équipement pour une application effective de la décentralisation en ce qui concerne les plans d'occupation des sols et les permis de construire. Je ne veux pas tomber dans un débat de conseil général, mais je connais des opérations voulues par des maires qui sont actuellement bloquées par l'administration.

Ensuite, agir fortement sur la dotation globale de fonctionnement et la péréquation de la taxe professionnelle, de façon à tenir compte de l'effort consenti par les municipalités pour accueillir des logements, en particulier sociaux, et à s'y appliquer avec plus de résolution que naguère, du moins en ne bloquant pas la réforme mise en place en 1985, comme le Gouvernement l'a fait l'année dernière.

Enfin, développer des facilités juridiques pour les baux emphytéotiques.

Voilà les éléments de réflexion que je voulais vous soumettre sur la politique foncière, m'étant dit que le doublement de l'aide de l'État à l'acquisition de terrains constructibles en milieu urbain était peut-être, par des voies détournées, un encouragement à la spéculation sur le prix de ces terrains.

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission des finances mais je ferai néanmoins deux observations.

D'abord, une observation de fond. Nos collègues souhaitent, à juste titre, la construction de logements sociaux dans le centre des villes. Mais, pour ce faire, il faut des moyens.

Je trouve donc contradictoire qu'ils demandent en même temps la réduction des crédits destinés à favoriser l'acquisition des terrains nécessaires.

Au demeurant, il me paraît exagéré de soutenir que, par ces subventions, la puissance publique inciterait à la spéculation foncière. Généralement, cette accusation s'adresse au secteur privé. La retourner vers la puissance publique, c'est pousser un peu loin le bouchon et la critique.

Sur la forme, il s'agit de réduire de 10 millions de francs les crédits de paiement. Or je rappelle que les autorisations de programme correspondantes datent des années 1987 et 1986. Par conséquent, ces crédits sont déjà engagés et, si on ne les votait pas, on ne pourrait plus tenir les engagements d'achat qui ont été pris. Les collectivités locales qui ont programmé des opérations en centre ville se trouveraient alors gravement pénalisées dans la réalisation de leurs projets. C'est la raison pour laquelle j'émetts un avis très défavorable à cet amendement.

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

**M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis.** La commission de la production n'a pas examiné cet amendement, mais je veux tout de même donner mon sentiment.

Cet amendement repose sur un raisonnement un peu curieux : il faudrait réduire l'aide de l'État au surcoût foncier résultant de l'implantation de logements sociaux en zones urbaines afin de ne pas apporter un encouragement de la puissance publique à la spéculation foncière ! Or le coût du foncier, qu'on le veuille ou non est une donnée objective.

**M. René Drouin.** C'est une donnée tout à fait subjective, au contraire !

**M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis.** Il faut bien la prendre en compte à moins que les auteurs de l'amendement ne veuillent plus construire de logements sociaux dans les zones urbaines à fort coût foncier. Une telle position n'est pas très sociale dans la mesure où elle conduirait à une ségrégation sociale que nous récusons.

Par conséquent, j'émetts un avis défavorable à cet amendement.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Je partage les deux avis qui viennent d'être donnés par M. Fèvre et par M. Ligot.

Le crédit en cause constitue un réajustement technique qui doit nous permettre de faire face aux engagements pris.

La deuxième observation a déjà été présentée : la demande est forte pour instaurer, dans les centres villes, un certain équilibre entre logements sociaux et logements privés, ce qui nécessite une participation relativement importante au surcoût foncier.

La troisième observation porte sur la question de la spéculation : l'essentiel de la majoration des prix des terrains, qu'ils soient destinés à des constructions pour l'accès à la propriété ou pour le locatif a beaucoup plus souvent pour origine la ville elle-même que le secteur privé.

**M. Guy Malandain.** Monsieur le président, je retire mon amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 229 est retiré.

Sur le titre VI de l'état C, MM. Destrade, Malandain, Guyard, Badet, Oehler, Chapuis, Dupuis, Durupt, Porthault et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 244, ainsi rédigé :

« Réduire les autorisations de programme de 1 900 000 000 francs et les crédits de paiement de 100 millions de francs. »

La parole est à M. Jean-Pierre Destrade.

**M. Jean-Pierre Destrade.** Les réductions proposées par cet amendement concernent le chapitre 65-48, article 90, de la section « Urbanisme, logement et services communs ». En effet, les crédits en cause ne permettent pas que soit poursuivie dans de bonnes conditions la mission dévolue à l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat.

Le projet gouvernemental de budgétisation de la taxe additionnelle au droit au bail est un mauvais projet. Monsieur le ministre, vous vous en déclarez solidaire, mais au fond de vous-même, approuvez-vous ce projet ? J'ose penser que non, car il annonce, ni plus ni moins, le déclin de la politique d'amélioration de l'habitat ancien qui, dans vos discours - je dis bien dans vos discours, et seulement dans vos discours - constitue un des objectifs affirmés des pouvoirs publics.

Cette politique, qui représente un enjeu économique et un enjeu social, est également un facteur de développement local, en particulier dans les zones rurales et dans les secteurs en crise. Les interventions sur le parc ancien ont encore besoin d'efforts soutenus et de solidarité nationale. Élément majeur des dispositifs financiers mis en place depuis les deux dernières décennies, l'A.N.A.H. a contribué, plus que tout autre, à favoriser l'investissement privé et, grâce à un soutien de plus en plus affirmé aux opérations programmées d'amélioration de l'habitat, à développer la reconquête et le sauvetage des quartiers anciens.

Le bilan de la politique de l'A.N.A.H. est aujourd'hui éloquent : plus de 100 000 logements aidés chaque année pour plus de 5 milliards de francs de travaux.

Dans mon département, les Pyrénées-Atlantiques, qui est similaire au vôtre, monsieur le ministre, son apport représente 25 millions de francs pour 100 millions de travaux, ce qui est extrêmement important pour tout le secteur de l'artisanat du bâtiment.

C'est au moment où est dressé ce constat favorable, cité en exemple, même à l'étranger, que l'outil est remis en cause par le biais de ce projet de budgétisation de la taxe additionnelle au droit de bail. Nul doute que cette mesure aurait pour effet de modifier profondément la ressource, ses emplois et son mode de gestion, à supposer d'ailleurs qu'elle ne vise pas, purement et simplement, à supprimer à terme l'outil.

Pourtant l'aide de l'A.N.A.H. reste aujourd'hui, par son caractère incitatif, déterminante pour la petite propriété, qu'elle soit urbaine ou rurale, dans sa décision d'engager les travaux. La mission de l'A.N.A.H. n'est pas terminée, vous le savez : plus d'un million et demi de logements attendent encore son intervention.

Monsieur le ministre, ne soyez pas l'homme du Gouvernement qui mettra un terme au remarquable travail de l'A.N.A.H. et qui l'empêchera d'effectuer celui qu'elle s'apprête encore à accomplir. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas été amenée à examiner cet amendement.

Je rappelle que, dans mon rapport, j'avais posé la question de l'A.N.A.H. sous l'angle de la présentation budgétaire, problème qui concernait également le fonds de réserve et de garantie des caisses d'épargne. Il s'agissait de savoir si l'on voulait choisir la spécialité budgétaire ou l'unité budgétaire. Le Gouvernement a répondu par l'unité, à la demande notamment de la Cour des comptes qui, depuis plusieurs années, exprimait dans son rapport des doutes sur la présentation de la taxe additionnelle au droit de bail.

Cette année, on assiste donc à la réintégration de cette recette dans le budget général et, c'est vrai, une inscription, assez réduite : 600 millions de francs de subventions d'investissement. Cependant chacun sait que l'A.N.A.H. dispose d'un fonds de roulement considérable de 1 800 millions dont l'importance ne se justifie plus dans le cadre du retour de la taxe additionnelle dans le budget.

La question que l'on peut se poser est celle de l'efficacité de la mesure proposée par l'amendement. Elle aboutirait, en effet, à ce qu'il n'y ait plus d'A.N.A.H. en 1988. On ne saurait évidemment l'accepter ; c'est la raison pour laquelle je demande le rejet de cet amendement.

Néanmoins, je veux interroger une nouvelle fois M. le ministre comme je l'ai fait ce matin, car il y aura un réel problème non pas en 1988, parce que nous savons que les ressources existent, mais pour les années futures. Il convient donc d'être attentif et de se retourner vers le ministre de l'équipement. Certes, il ne détient pas toutes les clés du problème, puisque certaines seront désormais dans la main du ministre de l'économie et des finances.

**M. Jean-Pierre Destrade.** Enfin ! C'est dit !

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Je pense cependant qu'on peut lui poser la question ce soir en lui demandant de nous apporter sur ce point tous apaisements quant à la pérennité de l'A.N.A.H. et de la nécessaire politique de réhabilitation de l'habitat privé.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** S'il s'agissait d'engager le déclin de l'A.N.A.H., vous pouvez être assuré que je ne l'aurais pas accepté, car nous tenons à conforter la politique de réhabilitation du logement, d'autant qu'elle coûte moins cher que la politique de construction neuve. C'est la raison pour laquelle je peux, au nom du Gouvernement, monsieur Ligot, vous assurer qu'il ne sera pas porté atteinte par ce gouvernement aux moyens de l'A.N.A.H.

Je vais même plus loin, puisque cette année, comme l'an dernier, les moyens financiers consacrés à l'A.N.A.H. ont été majorés de 100 millions de francs, ce qui témoigne bien de notre volonté de maintenir - il est vrai sous une autre forme - l'outil A.N.A.H. et ses moyens financiers. Cela est absolument nécessaire, si l'on veut continuer le programme de réhabilitation, conformément à la volonté du Gouvernement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 244. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** J'appelle l'article 68 rattaché à ce budget.

#### Article 68

**M. le président.** « Art. 68. - L'article L. 351-3 du code de la construction et de l'habitation est complété par l'alinéa suivant :

« Le barème applicable aux personnes occupant des logements à usage locatif, conventionnés après le 31 décembre 1987, en application du 2<sup>o</sup> et, en ce qui concerne les logements améliorés, en application du 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> de l'article L. 351-2 de ce code, est celui prévu aux articles L. 542-5 et L. 831-4 du code de la sécurité sociale. »

La parole est à M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** A l'occasion de l'examen de cet article 68 il me semble intéressant de faire le point parce qu'il s'agit d'un problème difficile.

En l'état actuel du droit, et en application de la loi du 3 juillet 1977, les locataires peuvent bénéficier de trois catégories d'aides à la personne : l'aide personnalisée au logement - l'A.P.L. - l'allocation de logement sociale, l'allocation de logement familial.

Cette juxtaposition des trois aides provoque des dysfonctionnements, lesquels ont notamment été mis en lumière par le rapport Laxan que vous avez demandé, monsieur le ministre, pour éclairer un peu la question.

D'abord, ce système laisse des catégories de personnes en dehors du champ de toute aide puisqu'elles n'entrent ni dans le champ d'application de l'A.P.L. ni dans celui des critères familiaux.

Ensuite, la substitution de l'A.P.L. à l'allocation logement, après conventionnement, notamment après l'octroi de subventions PALULOS, entraîne des effets pervers, en dehors même de l'accroissement des aides versées et de l'accroissement continu du coût annuel : il s'agira ainsi en 1988 d'une augmentation de 2,5 milliards de francs.

Il est intéressant de relever ces effets pervers.

D'abord, le conventionnement permet d'augmenter les loyers en période de limitation des hausses. C'est un premier inconvénient.

Ensuite, le conventionnement permet la baisse des taux d'effort pour un service rendu amélioré, ce qui est une contradiction absolue. La qualité du service rendu aux usagers peut augmenter sans que pour autant la dépense nette leur incombant croisse. C'est donc la collectivité qui, en dernier ressort, supporte, par le biais de l'A.P.L., la quasi-totalité des hausses de l'année consécutives aux travaux.

Par ailleurs, ce conventionnement constitue une incitation à des comportements gonflant les dépenses publiques. La tendance des offices est de loger les plus démunis dans des

logements neufs ou dans des logements réhabilités, afin de les faire bénéficier du conventionnement. C'est la collectivité qui paie.

Enfin, on assiste de plus en plus au cloisonnement du parc locatif social, car la coexistence de deux régimes d'aides, dont l'un est plus généreux que l'autre, constitue un frein à la mobilité.

Pour tenter de remédier à ces dysfonctionnements du système actuel, le présent article a pour effet de créer deux barèmes d'aide personnalisée au logement.

Le premier, calculé selon les modalités retenues jusqu'en 1987, s'appliquera aux occupants de logements construits ou acquis et améliorés à l'aide de prêts locatifs aidés, de prêts aidés pour l'accession à la propriété, et de prêts conventionnés ; il s'appliquera également aux locataires de logements conventionnés avant le 31 décembre 1987 après travaux d'amélioration.

Le deuxième barème sera aligné sur celui de l'allocation logement familial ou sur celui de l'allocation logement sociale et il sera appliqué aux logements conventionnés postérieurement au 31 décembre 1987, après travaux d'amélioration financés par des subventions PALULOS dans le parc social ou par des subventions de l'A.N.A.H. dans le parc privé.

Cela dit, la question que je me pose est de savoir si cette substitution ne risque pas, dans certains cas limités certes mais envisageables, d'avoir un effet dissuasif sur les travaux de réhabilitation. En effet, nous savons que le loyer plafond pris en compte pour l'octroi de l'A.P.L. est supérieur à celui relatif à l'allocation logement. Ne risque-t-on pas, lorsque les travaux de réhabilitation sont très importants, d'arriver à un loyer d'équilibre supérieur au nouveau loyer plafond, ce qui entraînerait une augmentation du taux d'effort des ménages dont le logement a été amélioré ? Compte tenu du fait que, souvent, les locataires ne seront pas en état de supporter l'accroissement de charges, les offices H.L.M. ne risquent-ils pas d'être dissuadés d'entreprendre des travaux importants ?

La commission des finances a adopté l'article 68 sans modification. Elle a, toutefois exprimé ses préoccupations mais j'espère que l'amendement que vous allez proposer, monsieur le ministre, permettra d'y répondre.

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 232 et 236.

L'amendement n° 232 est présenté par MM. Badet, Malandain, Guyard, Oehler, Chapuis, Durupt, Chupin, Porthault et les membres du groupe socialiste ; l'amendement n° 236 est présenté par M. Chomat et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 68. »

La parole est à M. Jacques Badet, pour soutenir l'amendement n° 232.

**M. Jacques Badet.** Nous sommes là au cœur du problème du logement social et au cœur du dispositif que vous envisagez de mettre en place pour les années à venir.

Ainsi que vient de le rappeler M. Ligot, trois aides existent actuellement dans le parc social : l'allocation logement familial, l'allocation logement sociale - mais tous les ménages n'y ont pas accès - l'A.P.L. créée par la loi de 1977 et dont j'ai peine à croire que M. Ligot l'ait votée en l'écoutant parler ce soir.

En effet, cette loi de 1977 qui instaurait l'A.P.L. s'applique désormais au parc neuf et au parc amélioré permettant à tous les ménages d'en bénéficier, sous réserve bien sûr de répondre à certains critères de revenus. Son niveau est plus élevé que celui de l'allocation logement afin de permettre aux plus modestes, notamment, de se maintenir dans le parc amélioré malgré les hausses de loyers souvent nécessaires à la suite de la réalisation de travaux.

Toutes les études, monsieur le ministre, tous les rapports rédigés tant par les pouvoirs publics que par les professionnels ont souligné la nécessité d'arriver, le plus rapidement possible à une meilleure distribution des loyers dans le parc locatif H.L.M. et à une aide unifiée à la personne. Mais ces rapports ont également tous souligné la nécessité que cette aide unifiée soit d'un niveau compatible tant avec les loyers nécessaires à l'équilibre des organismes d'H.L.M.

qu'avec les efforts que l'on peut demander à des ménages modestes dont on sait bien qu'ils doivent rester en deçà de 20 p. 100 de leurs revenus.

L'article 68 que vous nous proposez, monsieur le ministre, a une double face.

Il a d'abord un aspect positif que nul ne conteste puisqu'il se propose d'étendre à tous les ménages logés dans le parc social le bénéfice d'une aide à la personne. Vous avez estimé que cela touchera 150 000 familles.

En revanche il y a l'autre aspect très inquiétant et dangereux en raison tant de ses retombées sociales et économiques à court terme que de ses implications sur la politique de logement social à moyen terme.

En effet vous nous proposez ni plus ni moins que de supprimer l'A.P.L. en lui substituant l'allocation logement après travaux. Or le barème de l'allocation logement, beaucoup moins solvabilisateur, fera reposer le financement de votre dispositif sur les revenus modestes. Cela signifie clairement que toute la politique d'amélioration du parc H.L.M. - M. Ligot y a fait allusion - risque d'être désormais compromise, remise en question. Cela aura évidemment des conséquences économiques, puisque vous savez pertinemment que la réhabilitation donne du travail aux entreprises, notamment aux entreprises locales, ainsi que des conséquences sociales.

On peut donc être inquiet quant à la poursuite de certaines opérations, telles que celles qui relèvent de la commission du développement social des quartiers. Ainsi Mme Osselin se demande s'il sera possible de poursuivre, d'ici au 31 décembre, des opérations dont les conventions ne seraient pas signées.

Soyons clairs, monsieur le ministre. Notre assemblée est en train de débattre, à l'occasion de l'examen de cet article à double face, de la volonté et des mesures à mettre en œuvre pour que le parc locatif social de notre pays soit adapté aux attentes et aux moyens de ses habitants. L'aide à la personne doit être adaptée à cet objectif. Nul ne doit en être exclu, c'est bien notre avis - je rejoins le premier but visé par votre article - mais une référence explicite à l'allocation logement ne permettra pas de mettre en place une aide adaptée au parc social et ne résoudra pas les problèmes. Elle empêchera, en fin de compte, l'unification du système d'aide à la personne, objectif sur lequel chacun s'accorde, dans la mesure où l'aide nouvelle est rattachée à l'allocation logement, puisque l'A.P.L. restera indispensable pour la construction neuve.

**M. le président.** Concluez, monsieur le député.

**M. Jacques Badet.** Je termine, monsieur le président.

C'est pourquoi nous vous proposons la suppression de l'article 68, à cause de cette référence explicite à l'allocation logement.

Certes, nous sommes favorables au bouclage mais vous pouvez y procéder par un autre moyen que par la suppression de l'A.P.L. Cet article nous apparaît, au détour de ce budget, comme un tour de passe-passe qui vise à faire disparaître l'A.P.L. et à financer le bouclage de l'allocation logement en prélevant les sommes nécessaires sur les revenus les plus modestes.

Nous ne pouvons accepter, monsieur le ministre, un tel dispositif qui ne manquera pas, je le répète, d'avoir des conséquences funestes tant sur le plan économique, parce qu'il aboutira à réduire le volume des travaux de réhabilitation, que sur le plan social, car il accroîtra le taux d'effort de nos locataires. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. Paul Chomat, pour soutenir l'amendement n° 236.

**M. Paul Chomat.** Cet amendement tend à supprimer l'article 68.

Il faut d'abord clarifier la situation existante en matière d'aide à la personne. Il y a actuellement deux types d'aide à la personne : l'allocation logement et l'A.P.L.

L'allocation logement s'applique aux locataires du patrimoine H.L.M. construit avant la réforme Barre-Chirac de 1977, sauf lorsqu'il y a eu conventionnement et donc passage à l'A.P.L.

Peuvent prétendre recevoir l'allocation logement les familles ayant au moins un enfant à charge, les jeunes de moins de vingt-cinq ans, les personnes âgées de plus de soixante-cinq ans ainsi que certains chômeurs.

Sont privés de cette allocation logement les locataires dont l'âge est compris entre vingt-cinq et soixante-cinq ans et qui n'ont pas ou plus d'enfant à charge.

L'A.P.L. s'applique pour les logements H.L.M. construits après 1977 ainsi que pour le patrimoine H.L.M. antérieur à cette date, qui a fait l'objet d'un conventionnement, notamment après réhabilitation.

L'A.P.L. diffère sensiblement de l'allocation logement. Elle s'applique à tous les locataires sans condition d'enfant à charge. L'A.P.L. est financée par le budget de l'Etat contrairement à l'allocation logement qui est financée en grande partie par les charges salariales. Elle prend en compte dans son barème des loyers de référence plus élevés que l'allocation logement. De ce fait, elle est pour des loyers chers plus solvabilisatrice que l'allocation logement. Enfin, l'A.P.L., contrairement à l'allocation logement, est versée non aux locataires mais à l'organisme H.L.M. qui la déduit de la quittance. C'est le système dit du tiers payant.

Voilà donc la situation actuelle.

Avec l'article 68 du projet de loi de finances, le Gouvernement introduit une nouvelle mesure.

Dans votre dossier de presse, monsieur le ministre, vous avez annoncé vouloir étendre en quatre ans le bénéfice de l'allocation logement aux personnes exclues du champ d'application de cette aide, c'est-à-dire aux locataires de vingt-cinq à soixante-cinq ans qui n'ont pas d'enfant à charge.

Par ailleurs, vous annoncez qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988 les travaux d'amélioration du patrimoine H.L.M. réalisés avec l'aide de l'Etat ouvriront droit non plus à l'A.P.L. mais à la nouvelle aide. Il faut là encore, monsieur le ministre, faire effort de clarification pour nos concitoyens.

En premier lieu, je note après examen de l'article 68 que, contrairement à votre présentation, il s'agit non pas d'étendre l'allocation logement mais de mettre en place une aide qui s'apparente beaucoup plus à l'A.P.L. puisque l'article 68 complète l'article du code de la construction qui instaure l'A.P.L. Je rappelle au passage que l'allocation logement, au contraire, figure au code de la sécurité sociale.

De votre choix découlent plusieurs conséquences.

La première est que votre nouvelle aide est une A.P.L. bis, ou, mieux, une A.P.L. au rabais ou une petite A.P.L. qui présente tous les inconvénients sans en avoir les avantages. A.P.L. au rabais puisque son barème de calcul, calqué sur celui de l'allocation logement, sera beaucoup moins solvabilisateur. Actuellement, pour un loyer de 1 500 francs, hors charges, pour un trois pièces H.L.M. conventionné, le montant de l'A.P.L. servie à un locataire gagnant le S.M.I.C. ayant deux enfants est de l'ordre de 800 francs. Dans les mêmes conditions de loyer, de charges et de composition familiale, avec le barème de l'allocation logement, ce locataire toucherait 500 francs seulement.

Ainsi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988, vous allez généraliser le conventionnement du patrimoine H.L.M. mais tandis que les locataires devront supporter les hausses de loyer induites par les travaux de réhabilitation, ils n'auront droit qu'à une A.P.L. au rabais de beaucoup inférieure à l'A.P.L. actuelle.

Deuxième conséquence : même dans les H.L.M. où il ne sera pas fait de travaux, la mise en place de l'A.P.L. au rabais s'accompagnera de mesures négatives. Vous conditionnez en effet la mise en place de celle-ci à l'obligation pour l'organisme H.L.M. de mettre en place les sur-loyers, d'appliquer votre décret injuste sur les charges de décembre 1986, de vendre une partie de son patrimoine, de pratiquer le système du tiers payant qui peut être à l'origine de graves tendances à la ségrégation sociale.

Enfin, troisième conséquence : votre choix d'une A.P.L. au rabais au profit des locataires de vingt-cinq à soixante-cinq ans sans enfant à charge plutôt que d'une véritable extension de l'allocation logement est un nouveau cadeau fait au patronat, qui pèsera sur le budget de l'Etat. Vous êtes donc bien en plein dans la logique de cette détestable loi de 1977.

Nous proposons la suppression de l'article 68. Nous avons proposé à la place deux amendements qui ont été malheureusement déclarés irrecevables.

Le premier visait, conformément à ce que nous proposons depuis longtemps (*Protestations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*), à étendre effectivement l'allocation logement et non cette A.P.L. bis aux locataires de vingt-cinq à soixante-cinq ans qui n'ont pas d'enfant à charge ; le deuxième tendait à revaloriser immédiatement de 15 p. 100 le montant de l'allocation logement ou de l'A.P.L. servie à chaque locataire.

Ces deux mesures sont des mesures d'urgence, complémentaires à la réforme plus globale du financement du logement que nous proposons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les amendements n<sup>os</sup> 232 et 236 ?

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Ces deux amendements n'ont pas été examinés par la commission des finances.

J'admire nos collègues qui font aujourd'hui l'éloge de l'A.P.L. alors qu'en 1977 ils ne l'avaient pas votée !

**M. Eric Reault.** Eh oui !

**M. René Drouin.** Vous l'aviez votée, vous ?

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Oui !

**M. Jacques Blanc.** Nous l'avions votée, nous !

**M. René Drouin.** C'est contradictoire avec vos propos d'aujourd'hui !

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Pas du tout ! Nous sommes des pragmatiques.

**M. le président.** N'engagez pas de dialogue !

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Au bout de dix ans, nous pouvons en observer les avantages et les inconvénients. L'article 68 propose une adaptation du système existant alors que vous vous accrochez à un système que vous avez condamné, pendant dix ans.

Votre attitude est incohérente.

Pour cette raison, je recommande le rejet de ces deux amendements. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

**M. Jacques Badet.** Ce sont des arguments spécieux !

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

**M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis.** La commission de la production n'a pas examiné ces amendements, ni d'ailleurs celui du Gouvernement.

Comme je le disais ce matin présentant le rapport de la commission de la production, le « bouclage » est un pas en avant important...

**M. Jacques Badet.** C'est vrai ! Je l'ai dit aussi.

**M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis.** ... mais il risque de conduire à une aide personnelle plus proche financièrement de l'allocation logement que de l'A.P.L. Par conséquent, il serait peut-être nécessaire de relever les barèmes et de prendre garde à un effet de seuil qui avait été signalé mais dont il convenait de s'assurer s'il existait ou non.

L'amendement n<sup>o</sup> 243 permet d'adapter l'article 68 aux situations régionales et, par conséquent, d'éviter les ressauts que je viens de signaler.

Je crois donc pouvoir me faire l'interprète de la commission de la production et des échanges en disant qu'elle serait favorable à l'amendement du Gouvernement et hostile aux deux amendements qui viennent d'être défendus.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** C'est un point important de la discussion. Il s'agit de savoir quel sera, à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain, le niveau de l'allocation logement ou de l'aide personnelle au logement dans le parc réhabilité.

Je tiens aux propositions du Gouvernement parce qu'elles concilient trois objectifs.

Le premier est l'effort de maîtrise budgétaire qui est absolument nécessaire. J'ai rappelé ce matin, que sur un budget de 106 milliards de francs, 35 milliards vont aux interventions économiques et sociales de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P., 20 milliards - et même 40 si l'on compte les prélèvements obligatoires venant de la caisse d'allocations familiales - vont à l'aide personnelle au logement. Il reste donc 27 p. 100 pour les investissements. Nous avons une masse de prestations et d'interventions économiques et sociales sans commune comparaison avec ce que font nos partenaires européens, au moment où chacun ici admet qu'il faut remuscler nos entreprises et notre économie.

Deuxième objectif : solidarité et responsabilité individuelle que M. Badet demandait il y a quelques années lorsqu'il était rapporteur d'un texte sur le « bouclage » des aides au logement et qu'aujourd'hui, comme député, il ne partage plus. (Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. Jean-Pierre Destrede.** C'est un procès d'intention !

**M. Jacques Badet.** Monsieur le ministre, puis-je vous interrompre ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Bien sûr.

**M. le président.** La parole est à M. Jacques Badet, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Jacques Badet.** Merci, monsieur le ministre.

Le bouclage de l'A.P.L. qui était proposé et que j'acceptais, était une mesure transitoire. Mais il n'était absolument pas question de supprimer la référence à l'A.P.L.

**M. le ministre de l'équipement, du logement de l'aménagement du territoire et des transports.** Le niveau moyen se trouvait entre les deux, et non pas au sommet de l'aide la plus élevée.

Quel est l'apport de ce budget sur le plan social ? C'est d'abord la possibilité, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988, d'allouer une allocation, étalée sur quatre ans, à toutes les familles monoparentales ou à toutes les personnes sans enfant qui sont souvent dans une situation de pauvreté. Cet effort avait été demandé depuis dix ans et n'avait jamais été apporté.

C'est ensuite la revalorisation de l'A.P.L. pour que les accédants en difficulté ne consacrent pas plus de 37 p. 100 de leurs revenus aux remboursements de leurs annuités.

C'est enfin une majoration de 15 p. 100 de l'allocation logement pour les primo-accédants dans l'ancien.

Tels sont les trois efforts budgétaires importants qui sont prévus dans le budget 1988. En contrepartie nous demandons, pour des raisons de responsabilisation, que l'A.P.L., dans le cadre de la rénovation soit plus proche de la réalité. Que se passe-t-il actuellement quand il y a une réhabilitation dans un programme H.L.M. ? Par exemple, pour un programme de réhabilitation de 75 000 francs par appartement, 60 p. 100 des locataires paient moins de loyer après qu'avant réhabilitation. Or, et vous le savez parfaitement, ils ne sont même pas satisfaits parce qu'ils craignent, lorsque leurs enfants auront dix-huit ans, de voir leur situation déstabilisée. En effet, ils pensent que l'aide ne sera pas maintenue à son niveau car de nombreux organismes d'H.L.M. majorent au maximum le loyer parce qu'ils savent que 90 p. 100 de ce nouveau supplément est pris en charge par la puissance publique.

Inversement, les familles dont les revenus sont supérieurs à 12 000 francs, voient leur loyer majoré de 80 ou 70 p. 100 et protestent véhémentement.

Le texte qui vous est proposé, mesdames, messieurs les députés, vise à revenir dans le cercle vertueux de la responsabilisation au niveau des loyers.

**M. Jacques Badet.** Non, monsieur le ministre !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Ceux qui sont maires savent parfaitement ce qui est juste et ce qui ne l'est pas.

**M. Jacques Badet, M. Barre** s'était écarté de la vertu en 1978 !

**M. Jean Auroux.** Exactement !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Mais non, vous confondez tout !

**M. André Fanton.** Ils ne confondent rien du tout ! Ils sont de mauvaise foi !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Je prends l'exemple d'un ménage de deux enfants dans l'appartement duquel on entend 75 000 francs de travaux, c'est souvent le maximum. Avec le nouveau système, le loyer avant travaux était de 1 000 francs, il passe à 1 500 francs.

**M. Jean Auroux.** Augmentation de 50 p. 100 !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Oui, s'il n'y avait pas d'allocation logement !

Avec le nouveau système que nous vous proposons, la famille dont les ressources sont à « zéro-S.M.I.C. », qui ne perçoit que des prestations qui n'entrent pas dans le calcul du revenu, paiera, pour 500 francs de travaux supplémentaires, 50 francs de loyer.

La famille qui a un demi-S.M.I.C. - il y a de plus en plus de familles mono-parentale qui ne déclarent qu'un revenu, et il est toujours plus difficile de connaître les revenus, compte tenu de la multiplication des « formules » familiales qui existent aujourd'hui - paiera 80 francs. Pour deux S.M.I.C., elle paiera, pour 500 francs de travaux, 175 francs. Il en sera ainsi, je le précise, si la subvention PALULOS est de 20 p. 100. Mais le loyer ne sera plus que de 130 francs si la subvention PALULOS est de 40 p. 100. Notre objectif est en effet d'augmenter l'aide à la pierre...

**M. Jean Royer, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aménagement du territoire.** Voilà le problème !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** ... et les crédits de subventions PALULOS passeront de 1,2 milliard de francs à environ 1,8 milliard de francs.

**M. Jacques Blanc.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Il n'y aura plus alors de loyers en progression de 60 p. 100, dans certains cas, et en baisse de 20 p. 100 dans d'autres.

La solution qui vous est proposée concilie responsabilité et solidarité, dans la mesure où elle permet de donner plus à ceux qui sont dans une situation précaire, soit parce qu'ils sont au chômage, soit parce qu'ils sont dans le parc ancien.

Mesdames, messieurs, je suis convaincu que cette mesure va dans le bon sens.

Comme l'ont dit très sérieusement les rapporteurs, il y avait un petit problème. C'est pourquoi je vous proposerai un amendement. Ce problème est le suivant : dans les grandes villes - M. Tiberi y a fait allusion dans son intervention - où le niveau moyen des loyers anciens est plus proche de 1 000 ou 1 200 francs que de 700 ou 800 francs, une majoration de travaux de 400 francs par appartement porte le loyer à environ 1 500 francs. Le loyer plafond, système traditionnel, était autour de 1 200 francs ; au-delà de 1 200 ou 1 250 francs, le locataire supportait la totalité de la majoration. Le Gouvernement a déposé un amendement visant à augmenter le niveau plafond de façon à éviter que, au-delà de 1 200 ou 1 300 francs, le locataire ne prenne à sa charge le coût des travaux à 100 p. 100.

Cet amendement vise à éviter dans les grandes villes, lorsque le niveau des loyers anciens est déjà élevé, de retarder ou d'annuler les programmes de réhabilitation.

Avec cet amendement, j'ai la conviction, compte tenu des progrès sociaux que nous faisons, que nous présentons quelque chose de solide, de sérieux, qui permettra non seule-

ment de maintenir mais d'accélérer le programme de réhabilitation du logement ancien. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.*)

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 232 et 236.

**M. André Fanton.** Ces amendements sont nuls !

**M. Jacques Badet.** Ils valent bien les vôtres !

**M. André Fanton.** Je n'en ai pas déposé !

**M. le président.** Je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

La scrutin va être annoncé dans le Palais.

**M. le président.** Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	573
Nombre de suffrages exprimés .....	573
Majorité absolue .....	287

Pour l'adoption .....	251
Contre .....	322

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Le Gouvernement a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 243, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 68 par l'alinéa suivant :

« Toutefois, le plafond mensuel de loyer pris en compte pour le calcul de l'aide accordée aux occupants de logements à usage locatif conventionnés après le 31 décembre 1987 et améliorés en application du 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> de l'article L. 351-2 de ce code, peut être fixé de manière spécifique par décret. »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** J'ai déjà défendu cet amendement qui tient compte des observations qu'ont présentées M. Fèvre et M. Ligot : il vise à majorer le loyer plafond dans le système de l'allocation logement traditionnel.

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas examiné cet amendement. Mais étant donné qu'il tend à prévenir les effets que pouvait provoquer l'application de l'article 68 dans sa première rédaction et sur lesquels j'avais appelé l'attention de M. le ministre, j'en demande l'adoption à titre personnel.

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

**M. Guy Malandain.** Monsieur le président, je présenterai très rapidement trois réflexions.

Premièrement, l'article 68 était si bon que le Gouvernement a dû l'amender en cours de séance.

**M. Jacques Blanc.** Cela prouve que le Gouvernement a l'esprit ouvert !

**M. Guy Malandain.** Deuxièmement, il faut prendre la juste mesure de l'effort budgétaire en regroupant tous les postes budgétaires. Une contribution du budget de l'Etat de 19 milliards de francs pour l'aide personnalisée au logement et l'allocation logement, c'est important. Mais, je le répète et vous pouvez vérifier les chiffres, mes chers collègues, dans le document qu'avait établi le rapporteur de la commission des

finances sur le budget de l'urbanisme et du logement pour 1987, si l'on y incorpore les primes pour le plan d'épargne logement, la contribution du budget de l'Etat, sous forme d'allocations et de dégrèvements fiscaux pour les accédants à la propriété dans le secteur non social, s'élèvera en 1988 à 29 milliards de francs.

Troisièmement, je me demande si dans le décret que vous allez prendre, monsieur le ministre, vous relèverez simplement le plafond ou si vous prendrez en compte, en vous inspirant du rapport qu'avait fait Jacques Badet en son temps; le taux d'effort après travaux relativement au revenu des locataires. C'est une question que je vous pose.

Comme nous ne savons pas quel sera le contenu du décret mais comme la nouvelle rédaction de l'article 68 que vous proposez constitue un progrès considérable par rapport au texte initial auquel nous étions opposés, nous nous abstenons sur cet amendement. (*Exclamations sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

**M. le président.** La parole est à M. Paul Chomat, pour déposer un sous-amendement.

**M. Paul Chomat.** Je voudrais répondre à la commission et proposer un sous-amendement à l'amendement n<sup>o</sup> 243 présenté par le Gouvernement. (*Murmures sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*) Y a-t-il ici des gens intolérants ?

M. le rapporteur, par un raisonnement casuistique, s'est étonné que nous défendions l'A.P.L. En fait, de cette A.P.L., depuis 1977, on s'est servi pour faire passer des augmentations de loyer. Aujourd'hui, vous voulez la supprimer mais vous laissez les loyers chers. Ne soyez pas surpris si nous défendons les intérêts des locataires en demandant le maintien du pouvoir d'achat de l'A.P.L.

J'ai souligné ce matin en séance publique, après l'avoir fait en commission, le préjudice que causerait la réforme de l'A.P.L. qui sera appliquée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988 aux locataires de logements conventionnés en cas de réhabilitation. Mon observation était fondée puisqu'on enregistre un premier recul du Gouvernement. En effet, par cet amendement n<sup>o</sup> 243 il veut réévaluer la nouvelle A.P.L. pour les logements conventionnés après réhabilitation. Mais cette réévaluation n'est pas satisfaisante. La nouvelle A.P.L. risque encore d'être d'un montant inférieur à l'actuel.

Sur le fond, nous restons favorables à la suppression de l'article 68. Cependant nous enregistrons le recul du Gouvernement et nous proposons un sous-amendement afin que le loyer de référence pris en compte pour le calcul de la nouvelle A.P.L. accordée aux locataires de logements réhabilités à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1988 ne puisse être inférieur au loyer de référence pris actuellement en compte pour le calcul de l'A.P.L.

Nous proposons donc d'ajouter à la fin de l'amendement du Gouvernement : « sans toutefois être inférieur au plafond de loyers pris en compte pour le calcul de l'A.P.L. accordée aux occupants de logements à usage locatif construits avant cette date ».

**M. le président.** Monsieur Chomat, la recevabilité de votre sous-amendement n'a pas été examinée par la commission des finances. Je ne suis pas en mesure de l'accepter.

**M. Paul Chomat.** Nous venons de découvrir l'amendement du Gouvernement !

**M. le président.** Il a été distribué il y a déjà un certain temps !

**M. Paul Chomat.** Ce soir !

**M. le président.** Certes. En tout cas, je ne peux pas mettre aux voix votre sous-amendement dont je n'ai pas le texte et dont, je le répète, la commission des finances n'a pas pu examiner la recevabilité.

**M. Paul Chomat.** En présentant ce sous-amendement, nous avons pu exprimer notre position. Cela dit, M. le ministre a toujours la possibilité de le reprendre à son compte.

**M. le président.** Monsieur Chomat, vous vouliez le défendre, je vous ai laissé le faire. Le ministre ne semble pas manifester le souhait de reprendre votre sous-amendement. Par conséquent nous en restons là.

Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 243.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...  
Je mets aux voix l'article 68, modifié par l'amendement n° 243.

(L'article 68, ainsi modifié, est adopté.)

#### Après l'article 71

**M. le président.** En accord avec la commission des finances, j'appelle l'amendement n° 231 présenté par MM. Malandain, Guyard, Badet, Oehler, Chapuis, Chupin, Durupt, Portheault et les membres du groupe socialiste.

Cet amendement est ainsi rédigé :

« Après l'article 71, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement fournira chaque année un rapport au Parlement sur l'utilisation des crédits d'aide au logement dans les départements et territoires d'outre-mer. Le rapport indiquera, entre autres, la répartition de ces crédits entre chaque département et territoires d'outre-mer ainsi que la nature des opérations et logements auxquels ils ont concouru. »

La parole est à M. Guy Malandain.

**M. Guy Malandain.** Cet amendement concerne les crédits pour le logement dans les départements et territoires d'outre-mer qui augmentent dans le projet de budget pour 1988 de 58 millions de francs pour les autorisations de programme et de 102 millions de francs pour les crédits de paiement.

La situation dans les départements et territoires d'outre-mer est extrêmement préoccupante. Ceux d'entre nous qui les ont visités ont pu y voir des enfants courir sur la terre battue au milieu de bidonvilles à la périphérie des villes. Au-delà du drame humain, cela pose le problème de la solvabilité des ménages de ces départements et territoires qui ne perçoivent pas l'aide personnalisée au logement mais uniquement une allocation logement.

La loi de programme pour ces départements, que le Parlement adoptera en décembre 1986, comprend des objectifs en matière de logement. Elle prévoit notamment que l'action portera sur la résorption de l'habitat insalubre et l'amélioration des logements existants, ce programme devant concerner en priorité la fraction la plus déshéritée de la population.

Or si les crédits budgétaires continuent à augmenter au même rythme que l'année précédente, la loi de programme ne pourra pas être appliquée comme prévu en 1981. Sur place on peut constater que le cumul de l'utilisation de la ligne budgétaire unique et de la défiscalisation conduit à un programme de construction accéléré certes mais qui concerne le haut de gamme.

Mon amendement a deux objectifs.

D'abord, je voudrais que des mesures soient mises en œuvre pour que cette ligne budgétaire unique soit réservée autant que faire se peut et au maximum du possible au logement évolutif social et au logement locatif social. Ensuite, je demande que le Gouvernement fournisse chaque année au Parlement soit dans le cadre du budget de ce ministère, soit dans le cadre général de la loi de finances, un rapport qui indiquera la répartition de ces crédits entre chaque département ou territoire d'outre-mer, ainsi que la nature des opérations et des logements auxquels ils ont concouru.

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

**M. Maurice Ligot, rapporteur spécial.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission des finances.

Personnellement, j'y suis défavorable. Nous recevons déjà un nombre considérable de rapports. Ce nouveau rapport ne nous apporterait pas, me semble-t-il, beaucoup d'informations supplémentaires.

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

**M. le ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports.** Le Gouvernement demande le rejet de cet amendement.

Il existe déjà une annexe au projet de loi de finances, relative aux crédits consacrés aux départements et territoires d'outre-mer. A chaque débat, de nouvelles annexes sont demandées. Leur multiplication entraîne fatalement de nouveaux frais et pose donc problème.

Ce que je propose, pour arriver au même résultat mais avec un souci légitime d'économie, c'est que les éléments d'information que vous souhaitez obtenir soient donnés au Parlement dans le cadre des réponses ministérielles aux questionnaires sur le projet de loi de finances. Les différents rapporteurs pourraient alors transmettre ces informations aux parlementaires qui désireraient en prendre connaissance.

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

**M. Guy Malandain.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 231 est retiré.

Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports concernant l'aménagement du territoire, l'urbanisme, le logement et les services communs.

#### Rappel au règlement

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Gollnisch, pour un rappel au règlement.

**M. Bruno Gollnisch.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, mon rappel au règlement se fonde sur l'article 91 relatif à la discussion des projets et au rôle des rapporteurs.

Sans préjuger votre décision, monsieur le président, je crois comprendre que nous allons maintenant entendre les rapporteurs du budget de la navigation aérienne.

L'établissement des rapports budgétaires demande beaucoup de travail non seulement à leurs auteurs mais aussi au personnel de l'Assemblée, aux personnes auditionnées et à beaucoup de fonctionnaires. Pourtant ils ne font l'objet que d'un exposé extrêmement sommaire puisque chaque rapporteur ne dispose que de quelques minutes. Que devrait-on dire alors si la discussion sur le budget de la navigation aérienne commençait vers une heure du matin cette nuit pour n'être poursuivie que vendredi ? Le Gouvernement ayant jugé qu'il n'était pas convenable que nous traitions du budget des affaires étrangères un vendredi en a en effet décidé que nous en discuterions jeudi.

J'envisage - non par crainte de revenir vendredi, car je serai là - de faire usage, à ce moment-là, de l'article 91, alinéa 2, du règlement, qui prévoit que « si le rapport ou l'avis a été distribué au moins la veille de l'ouverture du débat, le rapporteur peut renoncer à le présenter oralement sous la condition qu'il soit publié au compte rendu intégral de la séance en cours ». Ce serait ma façon, toujours dans le cadre du règlement, de protester contre la situation qui nous est imposée et contre le déroulement de nos travaux que je trouve peu sérieux.

**M. le président.** Monsieur Gollnisch, le temps de parole de chacun des rapporteurs est fixé depuis longtemps. Vous en avez eu connaissance. Ce n'est pas une surprise, c'est une constante dans l'organisation de nos travaux.

En ce qui concerne la discussion du budget de la navigation aérienne, mon intention est la suivante : je compte donner la parole à tous les rapporteurs afin de maintenir une certaine unité à l'examen de ce budget.

J'ajoute que d'assez nombreux collègues sont présent ce soir dans l'hémicycle. J'espère d'ailleurs qu'ils resteront jusqu'au terme de cette séance.

**M. Bruno Gollnisch.** Ce n'est pas la question !

#### ROUTES ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE, TRANSPORTS BUDGET ANNEXE DE LA NAVIGATION AÉRIENNE

**M. le président.** Les conditions de travail étant assez satisfaisantes, nous abordons donc l'examen des crédits du ministère délégué auprès du ministère de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, ainsi que du budget annexe de la navigation aérienne.

La parole est à M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

**M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, monsieur le ministre chargé des transports, mes chers collègues, le projet de budget de l'aviation civile concerne trois secteurs bien distincts de notre activité économique : la construction aéronautique entendue au sens large - c'est-à-dire les cellules, les moteurs et les équipements -, les installations au sol, aéroports et équipements propres à la navigation aérienne et, enfin, les compagnies aériennes avec lesquelles je conclurai cette intervention, non sans exprimer d'ailleurs une certaine inquiétude sur le développement féroce de la concurrence internationale que nos transporteurs vont devoir affronter de façon croissante.

Cette concurrence internationale est d'ailleurs non moins présente dans les deux autres secteurs, celui de la construction aéronautique et celui des installations au sol, tant il est vrai que nous vivons dans un monde de plus en plus ouvert et que le transport aérien est, de par sa nature même, l'une des plus cosmopolites de toutes les activités humaines.

La France joue un rôle particulièrement brillant dans la construction aéronautique où elle jouit d'une tradition qui remonte à la naissance même de l'aviation et où elle a enregistré plus récemment des succès technologiques remarquables, comme la Caravelle ou le Concorde. Elle est surtout aujourd'hui à l'origine même du programme Airbus et elle est l'un des principaux partenaires du consortium européen auquel elle participe, comme l'Allemagne fédérale, à hauteur de 37,9 p. 100.

La France possède aussi avec la S.N.E.C.M.A., l'un des membres respectés du club très fermé des cinq ou six motoristes du monde occidental et nos équipementiers, pour leur part, trouvent à l'étranger plus de 60 p. 100 de leurs débouchés. Il n'existe pas, en effet, il n'existe plus de marché national dans le domaine de l'aviation civile. Un avion, un moteur, un train d'atterrissage, doit être aussi performant, et si possible meilleur, que les produits concurrents étrangers ; il est de classe internationale ou il n'existe pas.

C'est ainsi qu'Airbus a déjà conquis plus de 15 p. 100 du marché mondial des avions civils et que sa part de ce marché devrait s'accroître d'ici à la fin du siècle. C'est ainsi que la S.N.E.C.M.A. est associée à 50/50 avec le constructeur américain General Electric pour produire l'excellent moteur CFM 56, qui équipe une large gamme d'avions tels le DC 8, le Boeing 737 ou les Airbus A 320 et A 340, cependant qu'elle est associée à hauteur de 10 p. 100 pour la production du remarquable CF 6-80, qui équipe les Boeing 747 et 767, les Airbus A 300, A 310 et A 330, ainsi que le MD 11, successeur du Douglas DC 10.

Ces activités, outre qu'elles occupent de nombreux emplois dans des secteurs de haute technologie et qu'elles nous associent à des activités de recherche particulièrement « pointues », nous procurent d'importantes recettes à l'exportation. En 1985, le secteur de la construction aéronautique a bénéficié d'un excédent commercial de 14 milliards de francs.

Et, si cet excédent s'est trouvé réduit en 1986 à 7,6 milliards, il devrait très prochainement remonter à des niveaux élevés en raison de la production d'appareils et de moteurs nouveaux. Avec les seuls Etats-Unis, qui sont, rappelons-le, la première puissance du monde dans le domaine de la construction aéronautique, l'excédent commercial de la France n'a pas été inférieur en 1986 à 3 milliards de francs.

Cet état de fait n'est d'ailleurs pas sans nous causer, ainsi qu'aux autres pays européens associés au programme Airbus, des difficultés commerciales avec les Etats-Unis, qui n'apprécient guère une concurrence qu'ils jugent déloyale, puisqu'elle repose sur de larges financements publics. Il ne m'est pas possible d'entrer ce soir dans les données complètes de ce problème que j'ai essayé de résumer aussi clairement que possible dans mon rapport écrit. J'ai, d'autre part, indiqué l'orientation politique qu'il me paraît souhaitable d'adopter à cet égard et qui consisterait à développer pour l'avenir nos programmes de construction aéronautique sur la base d'une rentabilité normale. Cela suppose que les puissances publiques concernées - la France, mais aussi nos partenaires européens dans Airbus - acceptent d'effacer les lourdes

ardoises consacrées au cours des années passées à mettre au point et à développer les programmes. Mais cela suppose aussi, dans tous les secteurs industriels dont il s'agit, une course à la productivité d'autant plus frénétique que la chute du dollar nous place à un niveau de compétitivité très difficile avec les autres producteurs mondiaux, notamment américains.

Je ne dirai que peu de choses, faute de temps, de nos installations au sol et notamment des aéroports. Ces équipements lourds constituent la base même du développement de toute activité aérienne. Mais je voudrais faire une observation qui me paraît importante.

Il est probable qu'à la fin du siècle l'Europe du nord-ouest ne comptera guère plus de deux ou trois aéroports principaux. Londres sera assurément l'un d'eux. Mais il faut faire en sorte que Paris en soit un autre, ce qui exige, là encore, des efforts particuliers pour affronter la concurrence de Francfort et d'Amsterdam, pour ne pas parler de Bruxelles et de Genève. La desserte T.G.V. de Roissy devrait conforter, comme je l'indique dans mon rapport écrit, les performances propres qu'entreprendra l'Aéroport de Paris, pour « rattrapper », comme on dit, vers nos compagnies aériennes un trafic de passagers destiné à compléter celui de la seule région parisienne. Des efforts de même nature devront être entrepris dans le domaine du fret, notamment, par l'installation, à proximité des terminaux aériens, de gares routières de marchandises modernes et performantes.

Et j'en viens, pour conclure, au problème essentiel, mais délicat, de nos compagnies aériennes.

Problème essentiel parce que nos compagnies aériennes ont dégagé, en 1986, dans nos comptes extérieurs un excédent net de plus de 5 milliards de francs, qu'il faudrait conserver et, si possible, accroître.

Mais aussi problème délicat, ne l'oublions pas. Les médias ont en effet largement exposé la concurrence qui oppose entre elles plusieurs de nos compagnies pour desservir certaines destinations...

**M. Pierre Forgues.** C'est le libéralisme !

**M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial.** ... cependant que les personnels navigants de ces mêmes compagnies, qui figurent pourtant au nombre des mieux rémunérés du monde dans cette spécialité, ont provoqué des mouvements sociaux pour tenter d'obtenir le maintien de leurs avantages catégoriels ou de structures d'équipages destinées à devenir rapidement obsolètes sur les avions modernes déjà en cours de production. C'est ainsi que le brillant Airbus 320 et l'énorme et très performant Boeing 747-400 ont été conçus par les ingénieurs qui les ont dessinés pour être pilotés à deux, et non plus à trois, avec l'adjonction d'un mécanicien, comme c'était le cas pour les appareils antérieurs.

Il faudra également admettre que certaines destinations lointaines soient desservies par nos modernes et très sûrs bimoteurs lorsque l'importance du trafic ne justifie pas l'utilisation d'un lourd quadri-moteur, dont le coût d'exploitation est évidemment beaucoup plus élevé. Je rappellerai, à cet égard, que les autorités aéronautiques internationales admettent maintenant le franchissement de larges océans par des bi-réacteurs.

Si l'on veut bien prendre la mesure de la très dure concurrence que nos compagnies vont devoir affronter au cours des années à venir, le maintien intangible de toutes les dispositions de statuts infiniment protecteurs apparaît suicidaire pour les personnels qui en bénéficient eux-mêmes, comme l'ont été pour notre presque défunte marine marchande et pour nos ports le statut du marin ou celui du dockeur.

N'oublions pas en effet que les compagnies aériennes françaises consacrent le tiers de leur compte d'exploitation à payer des salaires, alors que British Airways, par exemple, n'en consacre que le quart et les compagnies du Sud-Est asiatique moins du cinquième. Or, Cathay Pacific et Singapore Airlines, au demeurant excellentes compagnies, se battent pour nous enlever une partie du trafic « fret » et du trafic « passagers » que transportent aujourd'hui nos compagnies.

N'oublions pas non plus, dans la très dure bataille de la déréglementation qui agite le marché américain du transport aérien depuis presque dix ans, les pilotes américains ont dû accepter de sévères contractions de leurs salaires s'ils ne voulaient pas être mis au chômage et que les regroupements de compagnies qui ont eu lieu outre-Atlantique ont donné naissance à des mastodontes qui cherchent à présent à envahir le

marché mondial. Si Air France ne compte guère plus d'une centaine d'appareils, T.W.A. et U.S. Air en possèdent plus du double, Northwest, Delta, American, United trois fois plus et l'énorme groupe Texas plus de six fois plus.

Des potentiels aéronautiques aussi puissants sont évidemment en mesure de déborder, dès que cela leur paraîtra possible, sur le marché aérien extérieur aux Etats-Unis. C'est ainsi qu'en deux ans seulement, de 1984 à 1986, la part du pavillon américain sur l'Atlantique nord est passé de 47 p. 100 à 61 p. 100.

Mais nos partenaires européens ne restent pas, eux non plus, inactifs. L'ouverture complète en 1992 du marché des Douze permettra, par exemple, à British Airways de vendre du Paris-Nice ou du Marseille-Strasbourg.

Voilà, monsieur le ministre, mes chers collègues, qui devrait faire réfléchir non seulement tous les responsables, mais aussi tous les personnels de nos compagnies. Dans un monde du transport aérien qui se caractérise par une internationalisation croissante du marché et par une fluidité qui devient presque parfaite de la concurrence, le maintien de privilèges particuliers pour les uns ou pour les autres risquerait rapidement de se retourner contre eux et d'aboutir au résultat exactement inverse de celui que recherchent les intéressés.

-Être plus performant que les autres ou mourir devrait être le principe désormais écrit sur le fronton des sièges de nos compagnies aériennes.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, il me faut à présent conclure.

A ce point de mon exposé, je me dois de souligner tout ce que l'aviation, entendue au sens large, a apporté, apporte et pourra apporter à notre pays et à son avenir.

Le budget de l'aviation civile, avec une progression de 1,8 p. 100 des crédits de paiements et de 12,7 p. 100 des autorisations de programmes, répond largement à nos préoccupations. Le budget de la météorologie, ainsi qu'on le verra dans mon rapport écrit, n'appelle de ma part aucune observation particulière. Quant au budget annexe de la navigation aérienne, il remplira pour la première fois en 1988 l'objectif, qui lui avait été assigné il y a quelques années, d'équilibrer ses dépenses par ses recettes.

Pour toutes ces raisons, j'ai proposé à la commission des finances, qui a bien voulu me suivre, d'adopter les budgets que vous nous avez présentés. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

**M. le président.** La parole est à M. Claude Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour l'aviation civile, la météorologie et le budget annexe de la navigation aérienne.

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, monsieur le ministre chargé des transports, autant je pense qu'en cette période de discussion budgétaire, il est normal de terminer assez tard l'examen d'un budget, autant je pense qu'il n'est pas très convenable d'entamer à cette heure la discussion d'un nouveau budget.

Cela dit, je trouve également étrange que la discussion budgétaire sur les crédits de l'équipement et des transports se trouve coupée par un intermédiaire réservé aux affaires étrangères parce que, paraît-il, il n'est pas décent que les affaires étrangères soient discutées un vendredi. Si le vendredi est un jour pestiféré, je ne vois pas pourquoi il ne l'est pas pour nous aussi. *(Très bien ! Très bien ! et applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et Front national [R.N.] )*

Le budget de l'aviation civile que vous nous présentez monsieur le ministre, permet d'assurer la continuité des orientations de l'année précédente - on pourrait même dire des années précédentes - car il est conforme à une tradition qui le fixe toujours à un niveau assez élevé pour permettre la continuité d'une politique de construction qui a donné dans le passé et donnera dans l'avenir de très bons résultats pour la France, et pour assurer la poursuite des programmes aéronautiques, mais il est toujours un peu au-dessous de nos ambitions, qui sont très élevées puisque en la matière, il faut voir loin. L'exemple de Dassault, aujourd'hui, montre bien la fragilité des plans de charge, le danger des ruptures et l'exigence du long terme en matière d'aéronautique. C'est pourquoi nous trouvons que ce budget est un peu inférieur à ses exigences.

Après une année difficile, il semble que le transport aérien reprenne. Si, comme le laissent penser certaines études, les années 1990 doivent être des années « d'après-crise », des perspectives intéressantes à cet égard s'ouvrent devant nous.

Notre industrie aéronautique paraît en mesure de faire face à l'augmentation de trafic que nous prévoyons. En effet, la famille Airbus, qui se compose maintenant de cinq modèles, est une famille particulièrement réussie ; l'A.T.R. 42 et l'A.T.R. 72, version allongée, sur lequel j'émettais quelques réserves, semblent promis à un bel avenir.

Après l'accident intervenu en Italie, on a pu craindre un temps que ce dernier ne soit dû à un défaut de l'appareil. Mais l'enquête a démontré qu'il s'agissait, comme c'est le cas le plus fréquent, d'une grave erreur de pilotage et que la conception de l'A.T.R. 42 n'était pas en cause.

Dans le domaine des hélicoptères, avec l'Ecureuil, le Dauphin, le Puma, le Super-Puma, nous avons toujours une gamme excellente, et nous poursuivons la série des Falcon, qui est une grande réussite internationale.

Nos compagnies aériennes se portent bien puisqu'elles ont supporté une grève particulièrement difficile pour elles et pour les usagers. Et Air Inter a bien résisté au développement des T.G.V. C'est un élément intéressant que j'avais souligné dans un précédent rapport, lorsque les plus grandes craintes étaient exprimées devant la mise en service des T.G.V., qui allaient, paraît-il, faire baisser d'une manière tout à fait spectaculaire le nombre de passagers empruntant les lignes aériennes.

En fin de compte, ce qui est important en matière de transports aériens, c'est de susciter une nouvelle clientèle, d'inciter de plus en plus de gens à voyager. A partir de ce moment-là, chacun y trouve son compte. La concurrence du T.G.V. n'aura pas été si redoutable que cela pour Air Inter puisque, depuis la mise en service du T.G.V., le nombre des passagers d'Air Inter a augmenté. Il y a donc une espèce d'effet général, auquel participent le T.G.V. et Air Inter à la fois, qui, par les facilités que ces deux moyens offrent, incite beaucoup plus de gens à se déplacer, ce qui est finalement le but recherché.

Puisque j'ai dit un mot des grèves qui ont eu lieu cette année, je voudrais, monsieur le ministre, regretter - mais je sais que vous le regrettez vous-même - que vous n'ayez pas pu faire aboutir votre projet d'établissement public pour le contrôle aérien. Un jour ou l'autre, lorsque les esprits auront évolué, il faudra faire comprendre que c'est vraiment une solution intéressante, moderne, efficace et qui ne risquerait en rien, toutes les conditions étant remplies pour cela, de mettre en danger la carrière éventuelle des contrôleurs aériens. Je ne vois pas pourquoi ces contrôleurs risqueraient plus à l'intérieur d'un office que, par exemple, les commandants de bord d'Air France, qui, que je sache, ne sont pas rattachés à la fonction publique et ne sont pas liés à des catégories administratives. Il n'y a rien à craindre et il y aurait au contraire tout à gagner dans la construction demain d'un office de ce genre, qui, à mon avis, est la solution. J'espère qu'entre-temps il n'y aura pas d'autres revendications donnant lieu à d'autres grèves. En tout état de cause, je pense qu'il faudra arriver à cette solution.

Vous semblez avoir été tenté, monsieur le ministre, par toutes les formes de la libéralisation - la déréglementation, la privatisation. Heureusement, vous avez, avec sagesse, perçu les limites du système libéral dans ce domaine...

**M. Jean Auroux.** Pas encore ! Cela vient, mais c'est long !

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** ... et vous avez procédé par doses homéopathiques car ce qui a été introduit en la matière n'a pas causé de grands dommages.

Mais il faut avancer assez prudemment dans cette voie. Nous avons l'exemple des Etats-Unis où la déréglementation a été introduite, comme le rappelait M. Gantier, depuis une dizaine d'années. On en voit aujourd'hui les résultats sur différents plans.

On prévoyait un accroissement du nombre des sociétés et une large concurrence. En fait, les petites sociétés ont été absorbées par les grands « requins » et on se dirige maintenant vers des sociétés, qui vont, à quelques-unes, avoir le contrôle de l'ensemble du trafic aérien aux Etats-Unis. J'aimerais qu'on m'explique en quoi ce serait la réussite de la déréglementation.

**M. Jean Auroux.** Très bien ! Et cela ne vaut pas seulement pour le trafic aérien.

**M. Claude Labbé, rapporteur pour avis.** Cette déréglementation a eu également des effets inattendus sur la sécurité. Si les compagnies aériennes américaines ont réussi à diminuer le montant des salaires perçus par leurs personnels au détriment de la sécurité, ce n'est pas tellement une voie à suivre.

La décision prise par le Premier ministre de ne pas permettre une concurrence exagérée franco-française entre Air France et U.T.A. pour la desserte des Etats-Unis, est pleine de sagesse. Il ne faut pas oublier qu'en matière de transports aériens, il y a beaucoup d'avantages - et nous le verrons d'ailleurs à mesure que se dessinera l'avenir des compagnies et des sociétés dans le cadre européen - au regroupement et non à la dispersion. C'est un point sur lequel il faut beaucoup réfléchir.

Comment serons-nous mieux à même de faire face à la concurrence internationale dans le cadre européen ? Dans quelle mesure des possibilités d'entente pourront-elles exister avec d'autres compagnies européennes ? Il est évident que plus notre compagnie nationale sera forte, plus nous pourrions conclure ces accords, ce que nous ne pourrions pas faire si trois ou quatre sociétés représentent le transport aérien français.

Je ferai une remarque quelque peu ironique en ce qui concerne la liaison avec l'aéroport d'Orly. Cela me ramène à bien des années en arrière où avec mon ami Edouard Frédéric-Dupont je préconisais cette liaison. A l'époque, la S.N.C.F. nous expliquait qu'il était impossible de franchir toutes sortes d'obstacles divers qui se dressaient entre Paris et Orly. Or, aujourd'hui, des solutions miracles auraient été trouvées. Permettez-moi de vous dire que j'en doute un peu. Pour ma part, je considère que le projet de métro V.A.L. auquel est associé la compagnie Air-Inter est plus réaliste et sans doute plus pratique et plus souple que les propositions qui sont faites aujourd'hui, un peu tardivement, par la société nationale des chemins de fer français.

Il y aurait encore beaucoup de choses à dire, mais j'ai pratiquement dépassé mon temps de parole.

Compte tenu de ces observations, la commission de la production et des échanges a donné un avis favorable à l'adoption de votre projet de budget, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bruno Gollnisch, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, pour l'aviation civile, la météorologie, et le budget annexe de la navigation aérienne.

**M. Bruno Gollnisch, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, en écoutant les éminents collègues rapporteurs qui m'ont précédé, j'étais un peu dans la situation de saint Bonaventure qui déchirait sa propre thèse dans une *disputatio* tellement il la trouvait superflue à l'audition de celle de saint Thomas. (*Sourires.*) Je me bornerai donc à présenter quelques idées.

Le marché du transport aérien a été très longtemps protégé. Il est protégé sur le plan international par la convention du Chicago qui fixe un cadre très général et qui renvoie, pour les libertés commerciales, à des accords bilatéraux.

A ces protections internationales s'ajoutent des contraintes étatiques internes, nombreuses, notamment en France : examen des dossiers par le Conseil supérieur de l'aviation marchande, mais dans des conditions quelque peu inégales pour les compagnies françaises ; homologation des tarifs par le ministère ; obligations de service public imposées en contrepartie de subventions, etc.

A mon avis, il ne faut pas compter sur cette réglementation, qu'elle soit internationale ou interne, pour protéger nos compagnies contre la concurrence. A cet égard, je rejoins l'analyse de M. Gantier selon laquelle les barrières conventionnelles et administratives actuelles seront inopérantes à plus ou moins long terme contre la concurrence, qu'il s'agisse de celle des compagnies asiatiques dont les frais de personnels sont très inférieurs aux nôtres, ou de la concurrence accrue des compagnies américaines. Car s'il est vrai, comme l'a rappelé M. Labbé, que l'expérience de déréglementation ou de dérégulation a eu des effets négatifs sur les compagnies américaines, notamment sur la qualité des services et sur la sécurité, il n'est pas moins exact qu'elle a permis, après un mou-

vement de création de compagnies, d'opérer des fusions et de très grandes concentrations : aujourd'hui, 94 p. 100 du marché américain est occupé par sept grandes compagnies, dont la taille est tout à fait différente de celle des nôtres. Mieux vaut donc se préparer à accepter cette concurrence en l'organisant. Rien ne serait pire que la passivité.

La libéralisation du transport aérien ne saurait se faire au détriment de la sécurité du client. Aussi, afin de maintenir cette sécurité au plus haut niveau possible, et ce sans créer à notre détriment les conditions d'une concurrence déloyale, il me paraît nécessaire que la puissance publique fasse pleinement usage de ses prérogatives de contrôle technique dans les aéroports français. En effet, il faut se garder de l'extension de certaines pratiques douteuses d'affrètement d'avions étrangers peu fiables comme l'ont fait parfois telle ou telle compagnie nationale.

Il faut aussi et surtout que votre ministère et notre diplomatie s'efforcent de mettre en place soit dans le cadre de l'organisation de l'aviation civile internationale, soit éventuellement en dehors celui-ci, des normes de sécurité plus conformes à nos usages, et donc plus sévères que les normes minimales reconnues jusqu'à présent sur le plan international.

La sécurité ne peut être dissociée de la sûreté. L'odieux assassinat d'un jeune français dans l'aéroport de Genève nous a rappelé qu'il existe encore bien des trous dans le filet des conventions internationales et des mesures d'extradition. La commission des affaires étrangères a apprécié les efforts qui sont faits dans ce domaine de la sûreté, mais, personnellement, je réitère mon regret très profond que l'effort de sûreté entrepris dans nos aéroports soit financé par une taxe spéciale payée par les usagers. Le principe de cette mesure me paraît extrêmement contestable dans un Etat où 46 p. 100 du produit national est absorbé par les prélèvements obligatoires. Les citoyens, quels qu'ils soient et quelle que soit la situation dans laquelle ils se trouvent, ne devraient pas avoir à payer à nouveau, par le biais de taxes parafiscales, pour la sécurité et la sûreté alors qu'il s'agit d'une obligation prioritaire de l'Etat !

Organiser la concurrence, c'est aussi, sans aucun doute, travailler à la constitution de l'espace unique européen. Cet espace pourrait permettre aux transporteurs aériens de disposer d'un vaste marché intérieur pour réaliser des économies d'échelle, pour abaisser les coûts. Il en résulte, bien sûr, un certain nombre d'inconvénients pour les compagnies françaises, mais ils paraissent moins importants que les conséquences du cloisonnement des marchés intérieurs des Etats membres.

La commission des affaires étrangères regrette que l'article 84, alinéa 2, du traité de Rome n'ait pas été mis en œuvre dans le domaine aérien, que toutes les conséquences n'aient pas été tirées des arrêts de la cour de justice de Luxembourg des 22 mai 1985 et 30 avril 1986, et qu'après des années de tentatives infructueuses, l'accord auquel avaient laborieusement abouti les douze ministres des transports de la Communauté ait échoué sur la question du contentieux hispano-britannique de Gibraltar.

Si le projet d'espace unique européen suscite quelques espoirs - mais aussi beaucoup d'inquiétudes - c'est parce que l'on en escompte certainement une plus grande cohésion dans la négociation des droits de trafic à l'égard des Etats dont l'espace aérien propre est important, comme les Etats-Unis. Je souhaiterais, à ce sujet, monsieur le ministre, sans entrer dans les détails, appeler de la façon la plus nette votre attention sur le fait qu'un tel bénéfice est absolument illusoire dans les conditions actuelles de la réglementation internationale, compte tenu en l'occurrence de l'article 7 de la convention de Chicago qui prévoit une très curieuse pratique de tout ou rien en matière de cabotage, c'est-à-dire de trafic aérien à l'intérieur d'un même pays : ou bien aucun Etat étranger n'y a accès, ou bien tous les Etats étrangers doivent y être admis sur un pied d'égalité. Il s'agit là d'une espèce de clause de la nation la plus favorisée. A supposer même que l'on obtienne la reconnaissance de l'espace aérien européen, cela me paraît être de nature à limiter singulièrement la marge de manœuvre de l'Europe. Il n'est pas trop tôt pour se pencher sur cette épineuse question juridique.

**M. le président.** Il faut conclure, mon cher collègue !

**M. Bruno Gollnisch, rapporteur pour avis.** J'ai presque fini, monsieur le président !

Se préparer à affronter la concurrence internationale, c'est aussi se préoccuper de la structure de nos compagnies. S'agissant de leur capital, il ne m'appartient pas de dire si la situation actuelle est satisfaisante. Mais il est certain que celle dans laquelle la S.N.C.F., concurrent naturel d'Air Inter, détenait le quart du capital de cette dernière, était mauvaise. Pas davantage ne sont bons les coups de bourse successifs auxquels se livrent Air France et U.T.A. Une vente des actions d'Air Inter dans le public et auprès du personnel de la compagnie serait sans doute préférable.

J'adhère entièrement à ce qui a été dit, s'agissant des avantages occultes dont bénéficie Boeing. Il est très important de les recenser de façon systématique dans le contentieux qui nous oppose aux Etats-Unis. Ne nous faisons pas d'illusions sur la portée de l'accord intervenu. M. le ministre du commerce extérieur a tort à mon avis de considérer que cet accord va empêcher tel ou tel particulier américain de saisir les tribunaux. Et vous savez quelle est l'indépendance du pouvoir judiciaire à l'égard du pouvoir exécutif aux Etats-Unis.

S'agissant des aéroports, je partage l'avis de M. Gantier. J'ajouterais simplement, non pas parce que je suis Lyonnais mais parce que je crois que c'est conforme à l'intérêt général, qu'il convient de ne pas oublier la liaison T.G.V. avec Satolas. Si l'on ne la fait pas, cet aéroport de Satolas va déperir. Le véritable aéroport, non seulement de la région Rhône-Alpes mais aussi de l'ensemble de l'Europe, sera alors à terme celui de Genève.

**M. Jean Auroux.** Et de Roanne ! (Sourires.)

**M. Bruno Gollinich,** rapporteur pour avis. En conclusion, je m'en suis remis à la sagesse de la commission des affaires étrangères qui a été d'avis d'adopter, monsieur le ministre, le budget que vous nous proposez. (Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.] )

**M. le président.** La parole est à M. Michel Barnier, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, pour les transports terrestres.

**M. Michel Barnier,** rapporteur spécial. Monsieur le président, mes chers collègues, avant d'aborder l'examen du budget des services communs et transports terrestres, je veux, comme je l'ai déjà fait l'année dernière, apporter quelques précisions sur son contenu qui est, en effet, assez hétérogène, puisqu'il regroupe à la fois les moyens de fonctionnement du ministère de l'équipement, du logement et de l'aménagement du territoire et des transports et les dotations pour les routes, la sécurité routière et l'ensemble des transports terrestres, c'est-à-dire la S.N.C.F., les voies navigables et les transports collectifs en province.

Mes chers collègues, poursuivant l'action engagée depuis 1986 et conformément à vos engagements, monsieur le ministre, ce projet de budget des transports pour 1988 accorde une nette priorité à l'investissement. Il contribue ainsi à la relance du bâtiment et des travaux publics et donc à la création d'emplois.

Cette priorité se traduit tout d'abord par l'engagement d'un programme ambitieux de construction d'autoroutes, dans le cadre du schéma directeur que vous avez arrêté à l'occasion du C.I.A.T. du 13 avril 1987. J'ai d'ailleurs indiqué dans mon rapport écrit la liste des autoroutes qui seront mises en service l'année prochaine. Ainsi, en 1988, les engagements du Gouvernement porteront sur plus de 300 kilomètres contre seulement 100 en 1986, soit un triplement en deux ans. L'Etat apportera 2 milliards de francs, prélevés sur les recettes de privatisation, à Autoroutes de France, qui les redistribuera ensuite aux sociétés autoroutières, renforçant ainsi leurs fonds propres et leurs capacités d'investissement. Cette dotation en capital se substituera aux avances budgétaires de l'Etat.

Les crédits budgétaires ainsi dégagés seront affectés au développement du réseau routier national qui en a besoin. Ce type d'investissement connaît d'ailleurs une très forte progression : plus 13,8 p. 100 pour les moyens d'engagement et plus 17 p. 100 pour les moyens de paiement. Parallèlement, la politique d'entretien du réseau routier sera poursuivie, comme les années précédentes. Il s'agit notamment du programme de renforcement coordonné des chaussées.

La satisfaction que j'éprouve, mes chers collègues, en vous présentant les crédits d'investissement routiers est cependant légèrement amoindrie par la relative déception que je ressens

en analysant le projet de budget de la sécurité routière. Certes, la baisse apparente de 20,5 p. 100 de ces crédits est due, pour partie, à des changements comptables. Et, la régression de certains autres crédits n'entraîne pas une remise en cause des actions précédemment engagées. Je ne prendrai qu'un seul exemple, celui du programme « objectif moins de 10 p. 100 ». Il est de plus en plus difficile pour les collectivités territoriales concernées d'obtenir de nouvelles baisses substantielles du nombre d'accidents susceptibles de leur valoir le versement d'une dotation.

Il est tout aussi exact que les moyens de fonctionnement font dans ce budget l'objet d'une réelle priorité. Un seul exemple : il n'y aura aucune suppression de poste d'inspecteur du permis de conduire.

Ce projet de budget de la sécurité routière n'est donc pas à proprement parler un mauvais budget. Je regrette seulement qu'il ne soit pas porté par une plus grande ambition encore. En deux mots, je ne pense pas qu'il soit totalement à la hauteur du dramatique problème de l'insécurité routière. Il s'agit, en effet, avec près de 11 000 morts par an, d'un fléau au moins aussi grave que le S.I.D.A. ou les cancers provoqués par le tabac.

Je ne nie pas que d'importants progrès ont été réalisés ces dernières années. La loi du 10 juillet 1987 vient ainsi de renforcer la lutte contre l'alcool au volant et une procédure simplifiée de suspension du permis de conduire a été mise en place, ce dont on ne peut que se féliciter.

Ces mesures vont dans le bon sens mais il convient de faire preuve d'audace, d'imagination, de volontarisme et d'aller plus loin, quitte à prendre certains risques. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé avec M. Jean-Paul Fuchs, qui préside à l'Assemblée le groupe d'études sur la sécurité routière, une proposition de loi d'orientation sur la sécurité dans les transports terrestres. Celle-ci a fait l'objet d'un large consensus puisqu'elle a été cosignée par près de 140 de nos collègues appartenant à l'U.D.F., au P.S., au R.P.R. et au Front national.

Notre ambition, que j'espère vous faire partager, - et de toute façon je ferai preuve de ténacité dans les années à venir à ce sujet - est d'engager un grand effort national sur cinq ans permettant de réduire de 20 p. 100 le nombre des accidents mortels. Est-ce à ce point imaginable ?

Notre programme repose sur un triptyque : prévention, formation et répression.

Parmi les mesures proposées figurent l'élimination des points noirs du réseau routier - il y en a encore trop -, y compris au niveau départemental, ainsi que des passages à niveau les plus dangereux, un très net renforcement des sanctions et un certain nombre de mesures préventives.

A cet égard, j'ai du mal à comprendre que l'on en soit encore à engager des études sur la généralisation d'un contrôle technique périodique de tous les véhicules assorti d'une obligation de réparation. L'exemple de la R.F.A. m'inciterait plutôt à penser qu'une telle procédure pourrait être rapidement mise en œuvre.

Il devrait également être possible de mettre en place rapidement un système de « permis à points ». En vigueur en R.F.A., au Japon, au Royaume-Uni et dans la plupart des Etats américains, ce système permet un suivi efficace de chaque conducteur. Je vous rappelle qu'il consiste à attribuer à chaque infraction un certain nombre de points, le cumul de plusieurs de ces points entraînant la suspension du permis. Je n'ignore pas que la création de ce système suppose la mise en œuvre d'un fichier informatique adapté. Cela ne me paraît pas insurmontable à l'époque actuelle. De plus, la mise en place de ce système pourrait être progressive.

Il faudrait aussi envisager une accélération de l'effort pour réduire le nombre de passages à niveau. Ils ont été à l'origine, en 1986, de 255 accidents qui ont provoqué la mort de cinquante-six personnes et en ont blessé gravement trente-sept autres. A cela s'ajoutent trente et un accidents de piétons.

Monsieur le ministre, mes chers collègues une lecture hâtive du projet de budget pourrait laisser croire que les autres modes de transports terrestres, le rail et la voie d'eau, ont été laissés de côté. Les crédits des transports terrestres accusent en effet une baisse de 7,9 p. 100. En réalité, ce n'est pas tout à fait vrai.

**M. Jean Auroux.** Très juste !

**M. Michel Barnier, rapporteur spécial.** Examinons tout d'abord les concours de l'Etat à la S.N.C.F.

La réduction de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure de la société nationale sera largement compensée par une dotation en capital de 1,7 milliards de francs. Cette dotation permettra à la S.N.C.F. de financer ses investissements, de renforcer ses fonds propres et de poursuivre ses travaux d'électrification de la Bretagne et du Massif central.

La S.N.C.F. a déjà reçu 1,4 milliard en 1987 pour le financement du T.G.V. Atlantique, dont on peut vous féliciter...

**M. Jean Auroux.** Qui a décidé de le réaliser ?

**M. Michel Barnier, rapporteur spécial.** ... en même temps que tous ceux qui ont décidé sa réalisation...

**M. Jean Auroux.** Merci !

**M. Michel Barnier, rapporteur spécial.** ... mais que je remercie un peu moins que ceux qui le réalisent.

En tout cas, j'observe avec satisfaction que les travaux de ce T.G.V. Atlantique se poursuivent comme prévu.

Nous nous félicitons à cet égard de la décision annoncée le 9 octobre, de réaliser le T.G.V. Nord et l'interconnexion des T.G.V. en région parisienne. On se dirige ainsi vers la création d'un « schéma directeur des T.G.V. » comparable à celui qui vient d'être adopté pour les autoroutes.

De même, la réduction de la contribution de l'Etat au régime de retraite de la S.N.C.F. s'explique simplement par la prise en charge par les régimes spéciaux excédentaires d'une partie de cette subvention.

Je m'interroge cependant, monsieur le ministre chargé des transports, sur la pérennité de ce système, qui repose essentiellement sur la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales. Il est à craindre que l'on ne soit rapidement contraint à une nouvelle augmentation des cotisations, au moment même où la montée de la pression fiscale locale est parfois dénoncée.

**M. Jean Auroux.** Que c'est bien dit !

**M. Michel Barnier, rapporteur spécial.** J'en arrive maintenant à l'examen de la situation de la S.N.C.F.

J'avais déjà, l'année dernière, appelé votre attention, monsieur le ministre, sur le caractère préoccupant de la dégradation constante des parts de marché de la S.N.C.F. Aggravée par les grèves du début de l'année, cette évolution s'est poursuivie en 1987 et cela en dépit d'un effort considérable de la société nationale pour s'adapter aux demandes du marché.

Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'elle ne se limite pas au trafic « marchandises », mais qu'elle concerne également, et de plus en plus, le trafic « passagers ». Sans le T.G.V., celui-ci connaîtrait également une chute prononcée.

Les causes de cette évolution sont connues. Je citerai notamment la régression des trafics lourds, la baisse du prix du pétrole et la plus grande souplesse de la route. Les remèdes me semblent moins évidents.

Comment voyez-vous, monsieur le ministre, l'avenir de la S.N.C.F. ?

Je crois, en tout cas, que cette situation rend encore plus indispensable la poursuite active de ce programme volontaire que vous avez engagé pour le T.G.V., qui représente plus que jamais à mes yeux l'avenir du fer.

Je voudrais maintenant et très brièvement, mes chers collègues, vous faire part d'un espoir et d'une crainte.

Une crainte tout d'abord : la baisse de la compensation pour tarifs sociaux versée par l'Etat à la S.N.C.F. risquerait d'entraîner une remise en cause partielle de ce type de tarifs. Je souhaite vivement, et je crois en disant cela me faire l'interprète de la commission des finances tout entière, qu'il n'en soit pas ainsi. Pourriez-vous, monsieur le ministre, nous confirmer dans votre réponse orale que ces craintes sont vaines et qu'il n'y aura pas de remise en cause de ces tarifs sociaux ?

**M. Jean Auroux.** Excellent !

**M. Michel Barnier, rapporteur spécial.** Un espoir, maintenant : il me paraît éminemment souhaitable que la S.N.C.F. prenne en compte le plus rapidement possible la nécessité d'accélérer la partie nord du contournement de Lyon par le T.G.V. et de réaliser une première tranche de ces travaux jusqu'à l'aéroport de Satolas. Un tel effort est pos-

sible si on le veut et la commission des finances m'a suivi sur cette voie puisqu'elle a adopté, à l'unanimité, une observation allant en ce sens.

J'en arrive maintenant aux voies navigables, les parentes pauvres...

**M. Philippe Auberger.** Très pauvres !

**M. Michel Barnier, rapporteur spécial.** ... de ce budget.

Les crédits sont en baisse mais une lueur d'espoir apparaît cependant. Le Gouvernement a arrêté au mois de juillet un très important programme d'investissements. Son ambition est de mettre enfin un terme au déclin de ce mode de transport. Espérons-le ! La mise en œuvre des engagements de l'Etat est, en tout état de cause, subordonnée à une contribution des six régions concernées, à hauteur de 25 p. 100 des investissements à réaliser et je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez nous donner dans votre réponse quelques pistes ou quelques indications sur la manière dont ce programme ambitieux pour les voies navigables sera mis en œuvre concrètement, et dans quels délais.

A propos des transports terrestres, les priorités dégagées par ce projet de budget ont pu être maintenues au prix d'importantes économies, témoignant ainsi de la volonté et de la capacité du Gouvernement à faire des choix. Je ne prendrai qu'un exemple, le plus spectaculaire : la stabilisation en francs courants des subventions de l'Etat aux transports collectifs parisiens. Un tel résultat n'a pu être atteint qu'en raison de la politique tarifaire courageuse engagée par le ministre des transports.

Ces économies sont également bénéfiques pour les entreprises qui, par l'intermédiaire du versement-transport, contribuent au financement des transports en région parisienne.

Je conclurai, en ayant à peu près respecté mon temps de parole, cette brève présentation de ce budget en vous disant notre satisfaction et en vous félicitant, monsieur le ministre de l'équipement, de l'intervention du décret du 13 février 1987 relatif aux modalités de transfert aux départements des services extérieurs de votre ministère.

La méthode retenue a été, comme nous le souhaitons - je le dis en tant que président d'un conseil général -, empreinte de pragmatisme puisqu'elle laisse à chaque département le choix entre la mise à disposition et le partage des services.

J'approuve également tout à fait la méthode retenue pour la gestion des parcs, c'est-à-dire un conseil d'administration présidé par le président du conseil général où chacun, notamment le personnel, a l'occasion de dire son mot.

Le président du conseil général sera ainsi désormais pleinement en mesure de contrôler l'emploi des crédits départementaux.

Il s'agit donc globalement d'un bon budget même si je ne puis que souhaiter qu'un effort plus intense soit mené dans les toutes prochaines années en matière de sécurité routière.

Au surplus, ce budget apporte une contribution décisive à la politique d'aménagement du territoire avec la mise en place de réseaux structurants d'autoroutes.

S'il ne devait exister qu'une seule raison de voter ces crédits, et peut-être aussi qu'une seule raison d'être rassurés - quelques-uns parmi nous peuvent être inquiets sur la politique d'aménagement du territoire - je crois que ce serait celle-là.

Je vous invite donc, pour toutes ces raisons, mes chers collègues, en mon nom et en celui de la commission des finances, à adopter ce budget des services communs et des transports terrestres. (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

**M. le président.** La parole est à M. Franck Borotra, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres.

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, il m'appartient de présenter l'avis de la commission de la production et des échanges sur le budget des transports terrestres et sur le budget des routes et des autoroutes.

Le budget des transports m'apparaît globalement satisfaisant, même s'il pose un certain nombre de questions dans la perspective du marché européen de 1992.

Le budget des routes est un excellent budget, en hausse de plus de 4 p. 100, qui confirme la priorité gouvernementale qui lui a été accordée.

Je voudrais revenir en quelques mots sur ce que Michel Barnier a dit sur la présentation globale de ce budget.

Le budget des transports terrestres représente 38 milliards de francs. Il est, c'est vrai, en baisse de 7,9 p. 100.

Mais, pour avoir une vue économique réelle de ce budget, il faut restituer aux chiffres leur signification.

Sur les 38 milliards de francs, 30 milliards constituent la subvention à la S.N.C.F. Sur ces 30 milliards, soit environ 80 p. 100 du budget des transports terrestres, 70 p. 100 sont des dotations constatées, résultant de l'application mécanique de contrats, en l'occurrence la contribution aux charges d'infrastructures, qui est calculée à partir de l'indice des prix du P.I.B. marchand moins un point, et la contribution aux charges de retraites calculée après compensation entre le régime général et les régimes spéciaux.

Ainsi, 60 p. 100 du budget des transports terrestres proviennent de l'effet mécanique constaté des accords antérieurs. La quasi-totalité de la baisse du budget est imputable à cet effet mécanique.

C'est pourquoi il faut, dans l'appréciation de ces crédits, dépasser les apparences.

Hors effet mécanique - on ne peut à la fois avoir le contrat et en refuser les effets - le budget est en hausse dans sa dimension dynamique, y compris dans sa contribution aux charges d'infrastructures, puisqu'il faut ajouter la dotation de 1,7 milliard en capital à la S.N.C.F. pour avoir la pleine dimension de la participation de l'Etat.

Les charges de retraites de la S.N.C.F., assumées par l'Etat, représentent 37 p. 100 de la subvention à la société nationale, c'est-à-dire presque 30 p. 100 du budget des transports terrestres. L'ampleur de cette dépense de nature sociale, en recul cette année de 14 p. 100, en particulier en raison de l'évolution à la baisse des effectifs après la dernière guerre fausse l'appréciation économique du budget. Sans rien changer, bien sûr, au régime de retraite, il serait à mes yeux souhaitable que la dotation aux charges de retraites soit affectée, en dehors de la réalité économique de votre budget, par exemple au budget des affaires sociales.

**M. Jean Auroux.** Pour tous les régimes !

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** Ainsi, la baisse globale du budget ne traduit pas un désengagement de l'Etat dans ses responsabilités.

Le premier aspect de ce budget touche à la réaffirmation, décidée avec raison, de la priorité à donner à la recherche de gains de productivité dans les entreprises publiques, afin de diminuer la part des charges d'exploitation supportée par l'Etat. C'est un choix, monsieur le ministre, de bons sens.

La R.A.T.P. voit ses crédits, en particulier ceux pour l'indemnité compensatrice, reconduits à l'identique, ce qui, bien sûr, signifie une baisse en francs constants.

La S.N.C.F., pour sa part, enregistre une baisse en francs courants de sa compensation pour tarifs sociaux.

Cette volonté de tenir les crédits pour stimuler la recherche des gains de productivité est, dans son principe, une bonne chose. Mais une telle approche a des répercussions très concrètes sur le fonctionnement de ces entreprises. On ne peut donc pas s'en tenir à une appréciation globale.

Il apparaît en conséquence nécessaire pour l'avenir d'engager une réflexion plus approfondie sur les conditions de cette politique. La S.N.C.F. et la R.A.T.P. ne peuvent pas être considérées comme de simples entités budgétaires, que l'on traite en fonction des seuls aléas budgétaires. En ce qui concerne la R.A.T.P., même s'il existe incontestablement des réserves de productivité, on ne peut pas non plus considérer que la totalité des efforts doit être réalisée sur la seule gestion du personnel.

**M. Jean Auroux.** Très bien !

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** D'autres voies doivent être recherchées comme celles de la vérité tarifaire, des règles d'amortissement, des charges financières, des conditions et du remboursement des emprunts.

Ce qui est vrai pour la R.A.T.P. est vrai pour la S.N.C.F. Je souhaite, monsieur le ministre, une réflexion approfondie sur ce sujet.

Le deuxième aspect original et positif que je veux évoquer tient à l'utilisation des dotations en capital comme forme nouvelle de financement, inséparable bien sûr du budget.

La S.N.C.F. bénéficiera en 1988 d'une dotation en capital de 1,7 milliard de francs, en complément de la contribution budgétaire aux charges d'infrastructures.

Il en va de même pour le secteur fluvial, dont la modestie des crédits budgétaires est en partie compensée par la dotation de 600 millions de francs à la Compagnie nationale du Rhône, tandis qu'est prévu un processus comparable pour le futur établissement public de la Seine et de l'Oise.

Le programme autoroutier est financé de la même manière.

Cette procédure a retenu toute notre attention : en libérant les organismes bénéficiaires des règles trop contraignantes du budget, elle leur donne plus d'autonomie de gestion, la capacité accrue de trouver d'autres modes de financement et la possibilité de concilier les financements publics et privés. La voie de la capitalisation des entreprises de transport, en particulier de la S.N.C.F., est sans aucun doute une voie d'avenir. La dotation en capital est bien un moyen de donner un nouvel essor à ce secteur des transports.

Le troisième aspect, très positif, de ce budget réside dans le maintien pour l'essentiel des grandes priorités. Il s'agit en particulier de la relance significative du programme autoroutier.

Le budget des routes pour 1988 s'inscrit dans le cadre des décisions prises lors du comité interministériel d'aménagement du territoire du 13 avril. Il renforce la ligne de conduite adoptée en 1987, qui accorde une forte priorité aux investissements routiers.

L'effort budgétaire pour les investissements dans le réseau routier national bénéficie du montant des avances versées aux sociétés concessionnaires d'autoroutes, soit 600 millions de francs supplémentaires. Les grandes lignes de ce programme routier se caractérisent par la poursuite à un rythme accéléré des actions déjà engagées. C'est bien !

Quant à la relance du programme autoroutier, il constitue la pièce maîtresse du C.I.A.T. : il permettra, on l'a déjà dit, 1 500 kilomètres de nouvelles liaisons autoroutières s'ajoutant aux 1 200 à construire au titre du précédent schéma.

Dans le domaine des transports, s'il est vrai que les subventions d'investissement en région Ile-de-France connaissent une baisse qui ne compromet pas le développement et la modernisation des grandes infrastructures, les crédits pour les transports collectifs urbains de province ainsi que pour la sécurité du réseau fluvial augmentent en revanche, bien que la modestie en valeur absolue des crédits pour le réseau fluvial ne lève pas la grande inquiétude de votre rapporteur pour l'avenir de notre réseau.

Ce budget, monsieur le ministre, est en outre un budget chahière, dans la perspective du grand marché européen de 1992. A ce titre, il pose un certain nombre de questions que je voudrais évoquer devant vous.

Il faut d'abord, à l'évidence, repenser et faire évoluer les relations entre l'Etat et les grandes entreprises du secteur public des transports.

**M. Jean Auroux.** Les contrats, c'est très bien !

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** Le contrat de Plan de la S.N.C.F. arrivera à échéance en 1989. L'assainissement financier, qui était le premier objectif du Plan en cours, devrait être atteint en dépit du coût supplémentaire - 2 milliards - dû aux grèves de l'hiver 1986-1987.

Cet assainissement, obtenu par des efforts importants de l'entreprise, se caractérise non seulement par la réduction du déficit, mais aussi par la réduction de la charge de l'emprunt.

Il convient dès à présent de définir les relations futures avec l'Etat : on ne peut envisager de reconduire, même sous réserve de quelques aménagements, les bases contractuelles actuelles.

Il faut substituer à la logique d'aide actuelle une logique de développement donnant à l'entreprise une véritable autonomie, la maîtrise de sa politique commerciale, mais surtout une structure financière, probablement par capitalisation, qui lui permette sa propre capacité de financement pour des projets d'équipements rentables, sans remettre pour autant en cause la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures.

Si l'Etat doit, bien sûr, maintenir, tout en la maîtrisant, sa contribution sociale, la contribution à l'assainissement financier doit en revanche disparaître, ce qui appelle une liberté de politique tarifaire.

**M. Jean Auroux.** Et des dotations en capital sont nécessaires !

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** La R.A.T.P. connaît une situation largement différente. Si le compte d'exploitation est presque équilibré, cela tient à l'importance de l'aide de l'Etat.

Je ne peux qu'approuver la décision du ministre d'élaborer un programme pluriannuel tendant à maintenir en francs courants l'indemnité compensatrice, à libérer pour partie la politique tarifaire et à poursuivre les progrès de productivité.

Ce programme pluriannuel pose deux questions.

En premier lieu, compte tenu du fait que l'élasticité des tarifs semble d'un effet quasi nul pour la moitié des usagers et que les prix payés à Paris sont très inférieurs à ceux que paient les usagers en province, jusqu'où peut-on aller dans le sens de l'augmentation des tarifs ?

Ma seconde question concerne l'interlocuteur souhaitable pour la R.A.T.P. Ce n'est pas à l'évidence l'Etat. Jusqu'où est-il possible d'envisager de substituer, et avec quelle garantie, la région à l'Etat, comme cela se passe entre les régions et la S.N.C.F. pour le conventionnement des services d'intérêt régional ?

**M. le président.** Il vous faut conclure, mon cher collègue.

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** Il me faut pour conclure, monsieur le président, évoquer le problème de la fragilité réelle, malgré leurs efforts, des entreprises de construction de matériel de transport en amont du secteur des transports.

C'est une industrie importante, exportatrice de 40 p. 100 des 11 milliards de chiffre d'affaires, qui a remporté des succès spectaculaires, mais qui connaît depuis 1982 une concurrence considérable des Américains, des Japonais et des Allemands.

Nous avons analysé, dans le rapport, quelques-unes des causes structurelles de la baisse de la performance exportatrice de ces entreprises.

Les problèmes d'adaptation à la concurrence de ce secteur et sa fragilité tiennent pour partie, j'allais presque dire pour l'essentiel, à la nature particulière des relations qui existent entre ces entreprises et leurs clients S.N.C.F. et R.A.T.P., ainsi qu'au tassement de la demande de ces entreprises publiques.

Pour se maintenir à l'exportation - et ce sera, monsieur le président, ma conclusion - ces entreprises ont besoin de trois conditions au moins.

Elles ont d'abord besoin d'une demande intérieure suffisante, qui passe sans doute par l'augmentation des capacités de financement des collectivités locales pour l'équipement en moyens de transport lourd, mais peut-être surtout par un lissage des commandes sur le moyen et sur le long terme de la R.A.T.P. et de la S.N.C.F. sur la base des relations contractuelles avec le secteur industriel concerné.

**M. Jean Auroux.** On aime le secteur public maintenant !

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** La deuxième condition c'est la nécessité d'une véritable autonomie de ce secteur industriel, en face de l'omnipotence de la S.N.C.F., tant pour la définition du produit, que pour l'établissement des cahiers des charges, le calcul des prix de revient, voire des marges, ce qui limite les capacités de recherche, d'investissement, d'autofinancement et donc fragilise les industries de ce secteur.

Cette capacité de conception doit être restituée aux entreprises industrielles comme doit être évitée l'intervention des entreprises publiques dans la fabrication et la réparation pour des raisons d'utilisation d'effectifs.

Enfin, la troisième condition est la poursuite de la restructuration du secteur industriel de la production de matériel de transport autour de deux ou trois pôles européens de dimension mondiale.

J'aurais souhaité, monsieur le ministre, dire quelques mots du secteur des transports routiers, mais je n'en ai plus le temps.

Alors, pour conclure, je dirai ceci : votre budget est un budget sain, ...

**M. Jean Auroux.** Non !

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** ... qui s'inscrit dans l'effort général de rigueur et de redressement.

C'est aussi un budget dynamique, ...

**M. Jean Auroux.** Non !

**M. Franck Borotra, rapporteur pour avis.** ... qui laisse la priorité à l'investissement.

C'est enfin un budget charnière qui doit maintenant ouvrir d'autres perspectives. Car le temps est court et la route reste encore longue pour préparer le secteur des transports à l'échéance de 1992. (Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)

**M. le président.** La suite de la discussion des crédits des routes et de la sécurité routière, des transports et de la navigation aérienne est renvoyée au vendredi 6 novembre à neuf heures trente.

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

2

## DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif à la modernisation de l'agriculture et du secteur agro-alimentaire.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1007, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant statut du territoire de la Nouvelle-Calédonie.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 1008, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

3

## DÉPÔT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu de M. Yvan Blot un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur le projet de loi relatif au développement et à la transmission des entreprises (n° 841).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 1006 et distribué.

4

## DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIÉE PAR LE SÉNAT

**M. le président.** J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi modifiée par le Sénat relative à certaines infractions en matière de systèmes de traitements automatisés de données.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 1009, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

5

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1988, numéro 941 (rapport n° 960 de M. Robert-André Vivien, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Affaires étrangères ; Premier ministre : droits de l'homme ; francophonie.

Annexe n° 1 - Affaires étrangères, M. Jean-François Mancel, rapporteur spécial ; avis n° 962, au nom de la commission des affaires étrangères : tome I - Affaires euro-

péennes, de M. Jean-Marie Daillet ; tome II - Relations culturelles et francophonie, de M. Xavier Deniau ; tome III - Services diplomatiques et généraux, de M. Jean-François Deniau ; tome XII - Droits de l'homme, de M. Claude-Gérard Marcus ; avis n° 963, tome I, de M. Loïc Bouvard, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées.

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

*(La séance est levée le jeudi 5 novembre 1987, à une heure trente.)*

*Le Directeur du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale,*

LOUIS JEAN.

#### **NOMINATION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION**

(Application de l'article 37, alinéa 3, du règlement et de l'alinéa 6 du paragraphe 1<sup>o</sup> de l'article 4 de l'instruction générale du Bureau)

M. Gérard Larrat, député n'appartenant pas à un groupe, présente sa candidature à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

*Candidature affichée le mercredi 4 novembre 1987, à dix-huit heures.*

Cette nomination prendra effet dès sa publication au *Journal officiel*.

# ANNEXES AU PROCES-VERBAL

## de la 3<sup>e</sup> séance

### du mercredi 4 novembre 1987

#### SCRUTIN (N° 807)

sur l'amendement n° 207 de M. Jean-Pierre Schenardi tendant à réduire les crédits du titre IV de l'état B du projet de loi de finances pour 1988 (budget de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, interventions publiques : réduction de la contribution de l'Etat à l'A.P.L. et au Fonds national d'aide au logement).

Nombre de votants ..... 569  
 Nombre des suffrages exprimés ..... 569  
 Majorité absolue ..... 285

Pour l'adoption ..... 31  
 Contre ..... 538

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### Groupe socialiste (214) :

Contre : 212.

Non-votants : 2. - Mme Denise Cacheux et M. Joseph Gourmelon.

##### Groupe R.P.R. (157) :

Contre : 155.

Non-votants : 2. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et Michel Renard.

##### Groupe U.D.F. (131) :

Contre : 130.

Non-votant : 1. - M. Philippe de Villiers.

##### Groupe Front national (R.N.) (33) :

Pour : 31.

Non-votants : 2. - MM. François Porteu de la Morandière et Jean-Pierre Reveau.

##### Groupe communiste (35) :

Contre : 35.

##### Non-inscrits (7) :

Contre : 6. - MM. Daniel Bernardet, Robert Borrel, Bruno Chauvierre, Gérard Larrat, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Non-votant : 1. - M. Yvon Briant.

#### Ont voté pour

##### MM.

Arrighi (Pascal)  
 Bachelot (François)  
 Baeckeroot (Christian)  
 Bompard (Jacques)  
 Ceyrac (Pierre)  
 Chaboche (Dominique)  
 Chambroux (Charles de)  
 Descaves (Pierre)  
 Domezech (Gabriel)  
 Frédéric-Dupont (Edouard)

Freulet (Gérard)  
 Gollnisch (Bruno)  
 Hestory (Guy)  
 Holeindre (Roger)  
 Jalkh (Jean-François)  
 Le Jaouen (Guy)  
 Le Pen (Jean-Marie)  
 Martinez (Jean-Claude)  
 Mégret (Bruno)  
 Perdomo (Ronald)  
 Peyrat (Jacques)

Peyron (Albert)  
 Mme Piat (Yann)  
 Rostolan (Michel de)  
 Roussel (Jean)  
 Schenardi (Jean-Pierre)  
 Sergent (Pierre)  
 Sirgue (Pierre)  
 Spieler (Robert)  
 Stirbois (Jean-Pierre)  
 Wagner (Georges-Paul)

#### Ont voté contre

##### MM.

Abelin (Jean-Pierre)  
 Adevah-Pœuf (Maurice)

Alfonsi (Nicolas)  
 Allard (Jean)  
 Alphandéry (Edmond)

Anciant (Jean)  
 André (René)  
 Anzart (Guatave)

Aseosi (François)  
 Auberger (Philippe)  
 Aubert (Emmanuel)  
 Aubert (François d')  
 Auchède (Rémy)  
 Audinot (Gautier)  
 Auroux (Jean)  
 Mme Avice (Edwige)  
 Ayrault (Jean-Marc)  
 Bachelet (Pierre)  
 Badet (Jacques)  
 Balligand (Jean-Pierre)  
 Bapt (Gérard)  
 Barailla (Régis)  
 Barate (Claude)  
 Barbier (Gilbert)  
 Bardet (Jean)  
 Bardin (Bernard)  
 Barne (Michel)  
 Barrau (Alain)  
 Barre (Raymond)  
 Barrot (Jacques)  
 Barthe (Jean-Jacques)  
 Bartolone (Claude)  
 Bassinet (Philippe)  
 Baudis (Pierre)  
 Baumel (Jacques)  
 Bayard (Henri)  
 Bayrou (François)  
 Beauvils (Jean)  
 Beaujean (Henri)  
 Beaumont (René)  
 Bécam (Marc)  
 Bèche (Guy)  
 Bechter (Jean-Pierre)  
 Bégault (Jean)  
 Béguet (René)  
 Bellon (André)  
 Belyogey (Jean-Michel)  
 Benoit (René)  
 Benouville (Pierre de)  
 Bérégovoy (Pierre)  
 Bernard (Michel)  
 Bernard (Pierre)  
 Bernardet (Daniel)  
 Bernard-Reymond (Pierre)  
 Berson (Michel)  
 Besson (Jean)  
 Besson (Louis)  
 Bichet (Jacques)  
 Bigeard (Marcel)  
 Billardon (André)  
 Billon (Alain)  
 Birraux (Claude)  
 Blanc (Jacques)  
 Bleuier (Pierre)  
 Blot (Yvan)  
 Blum (Roland)  
 Bockel (Jean-Marie)  
 Bocquet (Alain)  
 Mme Boisseau (Marie-Thérèse)  
 Bollengier-Stragier (Georges)  
 Bonhomme (Jean)  
 Bonnemaïson (Gilbert)  
 Bonnet (Alain)  
 Bonrepaux (Augustin)  
 Bordu (Gérard)  
 Borel (André)  
 Borotra (François)  
 Borrel (Robert)

Mme Bouchardeau (Huguette)  
 Boucheron (Jean-Michel) (Charente)  
 Boucheron (Jean-Michel) (Ille-et-Vilaine)  
 Bourg-Broc (Bruno)  
 Bourguignon (Pierre)  
 Bousquet (Jean)  
 Mme Boutin (Christine)  
 Bouvard (Loïc)  
 Bouvet (Henri)  
 Branger (Jean-Guy)  
 Briat (Benjamin)  
 Briane (Jean)  
 Brocard (Jean)  
 Brochard (Albert)  
 Brune (Alain)  
 Bruné (Paulin)  
 Bussereau (Dominique)  
 Cabal (Christian)  
 Calmat (Alain)  
 Cambolive (Jacques)  
 Caro (Jean-Marie)  
 Carraz (Roland)  
 Carré (Antoine)  
 Carlelet (Michel)  
 Cassaing (Jean-Claude)  
 Castor (Elie)  
 Cathala (Laurent)  
 Cavaillé (Jean-Charles)  
 Cazalet (Robert)  
 Césaire (Aimé)  
 César (Gérard)  
 Chamougon (Edouard)  
 Chanfrault (Guy)  
 Chantelat (Pierre)  
 Chantepuis (Robert)  
 Charbonnel (Jean)  
 Charié (Jean-Paul)  
 Charles (Serge)  
 Charroppin (Jean)  
 Chartron (Jacques)  
 Charzat (Michel)  
 Chasseguet (Gérard)  
 Chastagnol (Alain)  
 Chauveau (Guy-Michel)  
 Chauvierre (Bruno)  
 Chénard (Alain)  
 Chevallier (Daniel)  
 Chevènement (Jean-Pierre)  
 Chollet (Paul)  
 Chomat (Paul)  
 Chometon (Georges)  
 Chouat (Didier)  
 Chupin (Jean-Claude)  
 Claïsse (Pierre)  
 Clément (Pascal)  
 Clert (André)  
 Coffineau (Michel)  
 Cointat (Michel)  
 Colin (Daniel)  
 Colin (Georges)  
 Collomb (Gérard)  
 Colombier (Georges)  
 Colonna (Jean-Hugues)  
 Combrasion (Roger)  
 Corréze (Roger)  
 Cousneau (René)

Couepel (Sébastien)  
 Cousin (Bertrand)  
 Couturier (Roger)  
 Couve (Jean-Michel)  
 Couveinhes (René)  
 Cozan (Jean-Yves)  
 Crépeau (Michel)  
 Mme Cresson (Edith)  
 Cuq (Henri)  
 Daillet (Jean-Marie)  
 Dalboa (Jean-Claude)  
 Darinot (Louis)  
 Debré (Bernard)  
 Debré (Jean-Louis)  
 Debré (Michel)  
 Dehaine (Arthur)  
 Dehoux (Marcel)  
 Delaisade (Jean-Pierre)  
 Delatre (Georges)  
 Delatre (Francis)  
 Delebarre (Michel)  
 Delehedde (André)  
 Delevoye (Jean-Paul)  
 Delfosse (Georges)  
 Delmar (Pierre)  
 Demange (Jean-Marie)  
 Demuyneck (Christian)  
 Deniau (Jean-François)  
 Deniau (Xavier)  
 Deprez (Charles)  
 Deprez (Léonce)  
 Dermaux (Stéphane)  
 Derostier (Bernard)  
 Desanlis (Jean)  
 Deschamps (Bernard)  
 Deschaux-Beaume (Freddy)  
 Dessenin (Jean-Claude)  
 Destrade (Jean-Pierre)  
 Devedjian (Patrick)  
 Dhaille (Paul)  
 Dhinnin (Claude)  
 Diebold (Jean)  
 Diméglio (Willy)  
 Dominati (Jacques)  
 Dousset (Maurice)  
 Douyère (Raymond)  
 Drouin (René)  
 Drut (Guy)  
 Dubernard (Jean-Michel)  
 Ducoloné (Guy)  
 Mme Dufoix (Georgina)  
 Dugoin (Xavier)  
 Dumas (Roland)  
 Dumont (Jean-Louis)  
 Durand (Adrien)  
 Duneux (Bruno)  
 Durieux (Jean-Paul)  
 Durr (André)  
 Durupt (Job)  
 Ehrmann (Charles)  
 Emmanuelli (Henri)  
 Évin (Claude)  
 Fabius (Laurent)  
 Falala (Jean)  
 Fanton (André)  
 Farrao (Jacques)  
 Faugères (Alain)  
 Féron (Jacques)  
 Ferrand (Jean-Michel)  
 Ferrari (Gratien)

Fèvre (Charles)  
 Fillon (François)  
 Fiazbin (Henri)  
 Fiterman (Charles)  
 Fleury (Jacques)  
 Florian (Roland)  
 Forgues (Pierre)  
 Fossé (Roger)  
 Fourré (Jean-Pierre)  
 Foyer (Jean)  
 Mme Frachon (Martine)  
 Franceschi (Joseph)  
 Frêche (Georges)  
 Fréville (Yves)  
 Fritch (Edouard)  
 Fuchs (Gérard)  
 Fuchs (Jean-Paul)  
 Galley (Robert)  
 Gantier (Gilbert)  
 Garmendia (Pierre)  
 Mme Gaspard (Françoise)  
 Gastines (Henri de)  
 Gaudin (Jean-Claude)  
 Gaulle (Jean de)  
 Gaysot (Jean-Claude)  
 Geng (Francis)  
 Gengenwin (Germain)  
 Geron (Claude)  
 Ghyael (Michel)  
 Gierd (Jean)  
 Giovannelli (Jean)  
 Giscard d'Estaing (Valéry)  
 Goasduff (Jean-Louis)  
 Godefroy (Pierre)  
 Godfrain (Jacques)  
 Mme Goeuriot (Colette)  
 Gonelle (Michel)  
 Gors (Georges)  
 Gouzy (Jean)  
 Coulet (Daniel)  
 Goux (Christian)  
 Gouze (Hubert)  
 Gremetz (Maxime)  
 Grignon (Gérard)  
 Grimont (Jean)  
 Griotteray (Alain)  
 Grussenmeyer (François)  
 Guéna (Yves)  
 Guichard (Olivier)  
 Guichon (Lucien)  
 Guyard (Jacques)  
 Haby (René)  
 Hage (Georges)  
 Hamaide (Michel)  
 Hannoun (Michel)  
 Mme d'Harcourt (Florence)  
 Hardy (Francis)  
 Hart (Joël)  
 Hermier (Guy)  
 Hemu (Charles)  
 Hersant (Jacques)  
 Hersant (Robert)  
 Hervé (Edmond)  
 Hervé (Michel)  
 Hoarau (Claude)  
 Mme Hoffmann (Jacqueline)  
 Houssin (Pierre-Rémy)  
 Mme Hubert (Elisabeth)  
 Huguet (Roland)  
 Hunault (Xavier)  
 Hystet (Jean-Jacques)  
 Jacob (Lucien)  
 Mme Jacq (Marie)  
 Mme Jacquaint (Muguette)  
 Jacquat (Denis)  
 Jacquemin (Michel)  
 Jacquot (Alain)  
 Jalton (Frédéric)

Janetti (Maurice)  
 Jarosz (Jean)  
 Jean-Baptiste (Henry)  
 Jeandon (Maurice)  
 Jegou (Jean-Jacques)  
 Jospin (Lionel)  
 Josselin (Charles)  
 Jourmet (Alain)  
 Joxe (Pierre)  
 Julia (Didier)  
 Kaspereit (Gabriel)  
 Kerguéris (Aimé)  
 Kiffer (Jean)  
 Klifa (Joseph)  
 Koehl (Emile)  
 Kuchéda (Jean-Pierre)  
 Kuster (Gérard)  
 Labarrère (André)  
 Labbé (Claude)  
 Laborde (Jean)  
 Lacarin (Jacques)  
 Lachenaud (Jean-Philippe)  
 Lacombe (Jean)  
 Laffleur (Jacques)  
 Laignel (André)  
 Lajoinie (André)  
 Mme Lalumière (Catherine)  
 Lamant (Jean-Claude)  
 Lamassoure (Alain)  
 Lambert (Jérôme)  
 Lambert (Michel)  
 Lang (Jack)  
 Larrat (Gérard)  
 Lauga (Louis)  
 Laurain (Jean)  
 Laurissergues (Christian)  
 Lavédrine (Jacques)  
 Le Baill (Georges)  
 Mme Lecuir (Marie-France)  
 Le Déaut (Jean-Yves)  
 Ledran (André)  
 Le Drian (Jean-Yves)  
 Le Fall (Robert)  
 Lefranc (Bernard)  
 Le Garrec (Jean)  
 Legendre (Jacques)  
 Legras (Philippe)  
 Lejeune (André)  
 Le Meur (Daniel)  
 Lemoine (Georges)  
 Lengagne (Guy)  
 Léonard (Gérard)  
 Leonetti (Jean-Jacques)  
 Léontieff (Alexandre)  
 Le Pensec (Louis)  
 Lepercq (Arnaud)  
 Mme Leroux (Ginette)  
 Leroy (Roland)  
 Ligot (Maurice)  
 Limouzy (Jacques)  
 Lipkowski (Jean de)  
 Loncle (François)  
 Loraizini (Claude)  
 Lory (Raymond)  
 Louet (Henri)  
 Louis-Joseph-Dogué (Maurice)  
 Mahéas (Jacques)  
 Malandain (Guy)  
 Malvy (Martin)  
 Mamy (Albert)  
 Mancel (Jean-François)  
 Maran (Jean)  
 Marcellin (Raymond)  
 Marchais (Georges)  
 Merchand (Philippe)  
 Marcus (Claude-Gérard)  
 Margnes (Michel)  
 Marlière (Olivier)  
 Marty (Elie)  
 Mas (Roger)

Masson (Jean-Louis)  
 Mathieu (Gilbert)  
 Mauger (Pierre)  
 Maujouan du Gasset (Joseph-Henri)  
 Mauroy (Pierre)  
 Mayoud (Alain)  
 Mazeaud (Pierre)  
 Médecin (Jacques)  
 Mellick (Jacques)  
 Menga (Joseph)  
 Mercieca (Paul)  
 Mermaz (Louis)  
 Mesmin (Georges)  
 Measmer (Pierre)  
 Mestre (Philippe)  
 Métais (Pierre)  
 Metzinger (Charles)  
 Mexandeau (Louis)  
 Micaux (Pierre)  
 Michel (Claude)  
 Michel (Henri)  
 Michel (Jean-François)  
 Michel (Jean-Pierre)  
 Millon (Charles)  
 Miossec (Charles)  
 Mitterrand (Gilbert)  
 Montastruc (Pierre)  
 Montdargent (Robert)  
 Montesquiou (Aymeri de)  
 Mme Mora (Christiane)  
 Mme Moreau (Louise)  
 Moulinet (Louis)  
 Mouton (Jean)  
 Moutoussamy (Ernest)  
 Moyné-Bressand (Alain)  
 Nallet (Henri)  
 Narquin (Jean)  
 Natiez (Jean)  
 Mme Neiertz (Véronique)  
 Nenou-Pwataho (Maurice)  
 Mme Nevoux (Paulette)  
 Nucci (Christian)  
 Nungesser (Roland)  
 Oenler (Jean)  
 Ormano (Michel d')  
 Ortel (Pierre)  
 Mme Osselin (Jacqueline)  
 Oudot (Jacques)  
 Paccou (Charles)  
 Paecht (Arthur)  
 Mme de Panasseu (Françoise)  
 Mme Papon (Christiane)  
 Mme Papon (Monique)  
 Parent (Régis)  
 Pascallon (Pierre)  
 Pasquini (Pierre)  
 Patriat (François)  
 Pelchat (Michel)  
 Pénicaud (Jean-Pierre)  
 Perben (Dominique)  
 Perbet (Régis)  
 Peretti Della Rocca (Jean-Pierre de)  
 Péricard (Michel)  
 Pesce (Rodolphe)  
 Peuziat (Jean)  
 Peyrefitte (Alain)  
 Peyret (Michel)  
 Pezet (Michel)  
 Pierret (Christian)  
 Pinçon (André)  
 Pinte (Etienne)  
 Pistre (Charles)  
 Poniatowski (Ladislas)  
 Poperen (Jean)  
 Porelli (Vincent)

Portheault (Jean-Claude)  
 Poujade (Robert)  
 Pourchon (Maurice)  
 Prat (Henri)  
 Prémaumont (Jean de)  
 Proriot (Jean)  
 Proveux (Jean)  
 Puaud (Philippe)  
 Queyranne (Jean-Jack)  
 Quillé (Paul)  
 Raoult (Eric)  
 Ravassard (Noël)  
 Revet (Charles)  
 Reymann (Marc)  
 Reysier (Jean)  
 Richard (Alain)  
 Richard (Lucien)  
 Rigal (Jean)  
 Rigaud (Jean)  
 Rigout (Marcel)  
 Rimbault (Jacques)  
 Roatta (Jean)  
 Robien (Gilles de)  
 Rocard (Michel)  
 Rocca Serra (Jean-Paul de)  
 Rodet (Alain)  
 Roger-Machart (Jacques)  
 Rolland (Hector)  
 Rossi (André)  
 Mme Roudy (Yvette)

Roux (Jacques)  
 Roux (Jean-Pierre)  
 Royer (Jean)  
 Rufenacht (Antoine)  
 Saint-Ellier (Francis)  
 Saint-Pierre (Dominique)  
 Sainte-Marie (Michel)  
 Salles (Jean-Jack)  
 Sanmarco (Philippe)  
 Santrot (Jacques)  
 Sapin (Michel)  
 Sarre (Georges)  
 Savy (Bernard-Claude)  
 Schreiner (Bernard)  
 Schwartzberg (Roger-Gérard)  
 Séguéla (Jean-Paul)  
 Seitlinger (Jean)  
 Mme Sicard (Odile)  
 Siffre (Jacques)  
 Soisson (Jean-Pierre)  
 Souchon (René)  
 Mme Soum (Renée)  
 Sourdille (Jacques)  
 Stasi (Bernard)  
 Mme Stiévenard (Gisèle)  
 Stirn (Olivier)  
 Strauss-Kahn (Dominique)  
 Mme Sublet (Marie-Joséphe)  
 Sueur (Jean-Pierre)

Taugourdeau (Martial)  
 Tavernier (Yves)  
 Tenailleon (Paul-Louis)  
 Terrot (Michel)  
 Théaudin (Clément)  
 Thien Ah Koon (André)  
 Tibéri (Jean)  
 Toga (Maurice)  
 Toubon (Jacques)  
 Mme Toutain (Ghislaine)  
 Tranchant (Georges)  
 Mme Trautmann (Catherine)  
 Trémège (Gérard)  
 Ueberschlog (Jean)  
 Vadepeid (Guy)  
 Vallex (Jean)  
 Vasseur (Philippe)  
 Vauzelle (Michel)  
 Vergès (Laurent)  
 Virapoullé (Jean-Paul)  
 Vivien (Alain)  
 Vivien (Robert-André)  
 Vuibert (Michel)  
 Vuillaume (Roland)  
 Wacheux (Marcel)  
 Wagner (Robert)  
 Weisenhorn (Pierre)  
 Welzer (Gérard)  
 Wiltzer (Pierre-André)  
 Worms (Jean-Pierre)  
 Zuccarelli (Émile)

**N'ont pas pris part au vote**

*D'une part :*

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

*D'autre part :*

MM. Yvon Briant, Mme Denise Cacheux, MM. Joseph Gourmelon, François Porteu de la Morandière, Michel Renard, Jean-Pierre Reveau et Philippe de Villiers.

**Mises au point au sujet du présent scrutin**

MM. François Porteu de la Morandière et Jean-Pierre Reveau, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

Mme Denise Cacheux et M. Joseph Gourmelon, portés comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « contre ».

**SCRUTIN (N° 808)**

sur les amendements n°s 232 de M. Jacques Badet et 236 de M. Paul Chomat visant à supprimer l'article 68 du projet de loi de finances pour 1988 (aide personnalisée au logement).

Nombre de votants .....	573
Nombre des suffrages exprimés .....	573
Majorité absolue .....	287

Pour l'adoption .....	251
Contre .....	322

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

**ANALYSE DU SCRUTIN**

**Groupes socialistes (214) :**

*Pour :* 214.

**Groupes R.P.R. (157) :**

*Contre :* 155.

*Non-votants :* 2. - MM. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et Michel Renard.

**Groupes U.D.F. (131) :**

*Pour :* 1. - M. Pierre Baudis.

*Contre :* 130.

**Groupe Front national (R.N.) (33) :**

Contre : 32.

Non-votant : 1. - M. François Bachelot.

**Groupe communiste (35) :**

Pour : 35.

**Non-inscrites (7) :**

Pour : 1. - M. Robert Borrel.

Contre : 5. - MM. Daniel Bernardet, Bruno Chauvierre, Gérard Larrat, Jean Royer et André Thien Ah Koon.

Non-votant : 1. - M. Yvon Briant.

**Ont voté pour****MM.**

Adevah-Peuf (Maurice)  
 Alfonsi (Nicolas)  
 Anciant (Jean)  
 Ansart (Gustave)  
 Aenssi (François)  
 Auchède (Rémy)  
 Auroux (Jean)  
 Mme Avise (Edwige)  
 Ayrault (Jean-Marc)  
 Bédet (Jacques)  
 Balligand (Jean-Pierre)  
 Bapt (Gérard)  
 Barailla (Régis)  
 Bardin (Bernard)  
 Barrau (Alain)  
 Barthe (Jean-Jacques)  
 Batoïone (Claude)  
 Bassinet (Philippe)  
 Baudis (Pierre)  
 Beauvils (Jean)  
 Bèche (Guy)  
 Bellon (André)  
 Belorgey (Jean-Michel)  
 Bérégovoy (Pierre)  
 Bernard (Pierre)  
 Berson (Michel)  
 Besson (Louis)  
 Billardon (André)  
 Billon (Alain)  
 Bockel (Jean-Marie)  
 Bocquet (Alain)  
 Bonnemaison (Gilbert)  
 Bonnet (Alain)  
 Bonrepaux (Augustin)  
 Bordu (Gérard)  
 Borel (André)  
 Borrel (Robert)  
 Mme Bouchardeau (Huguette)  
 Boucheron (Jean-Michel) (Charente)  
 Bouchernn (Jean-Michel) (Ille-et-Vilaine)  
 Bourguignon (Pierre)  
 Brune (Alain)  
 Mme Cacheux (Denise)  
 Calmat (Alain)  
 Cambolive (Jacques)  
 Carraz (Roland)  
 Carreteil (Michel)  
 Cassaing (Jean-Claude)  
 Castor (Elie)  
 Cathala (Laurent)  
 Céaire (Aimé)  
 Chanfrault (Guy)  
 Chapuis (Robert)  
 Charzat (Michel)  
 Chauveau (Guy-Michel)  
 Chénard (Alain)  
 Chevallier (Daniel)  
 Chevènement (Jean-Pierre)

Chomat (Paul)  
 Chouat (Didier)  
 Chupin (Jean-Claude)  
 Clerf (André)  
 Coffineau (Michel)  
 Colin (Georges)  
 Collomb (Gérard)  
 Colonna (Jean-Hugues)  
 Combrisson (Roger)  
 Crépeau (Michel)  
 Mme Cresson (Edith)  
 Darinot (Louis)  
 Dehoux (Marcel)  
 Delebarre (Michel)  
 Delehedde (André)  
 Derosier (Bernard)  
 Deschampa (Bernard)  
 Deschaux-Beaume (Freddy)  
 Dessein (Jean-Claude)  
 Destrade (Jean-Pierre)  
 Dhaille (Paul)  
 Douyère (Raymond)  
 Drouin (René)  
 Ducoloné (Guy)  
 Mme Dufoix (Georgina)  
 Dumas (Roland)  
 Dumont (Jean-Louis)  
 Durieux (Jean-Paul)  
 Durupt (Job)  
 Emmanuelli (Henri)  
 Évin (Claude)  
 Fabius (Laurent)  
 Faugaret (Alain)  
 Fiszbis (Henri)  
 Fiterman (Charles)  
 Fleury (Jacques)  
 Florian (Roland)  
 Forgues (Pierre)  
 Fourné (Jean-Pierre)  
 Mme Frachon (Martine)  
 Franceschi (Joseph)  
 Frèche (Georges)  
 Fuchs (Gérard)  
 Garmendia (Pierre)  
 Mme Gaspard (Françoise)  
 Gaysot (Jean-Claude)  
 Germon (Claude)  
 Girard (Jean)  
 Giovannelli (Jean)  
 Mme Gocuriot (Colette)  
 Gourmelon (Joseph)  
 Goux (Christian)  
 Gouze (Hubert)  
 Gremetz (Maxime)  
 Grimont (Jean)  
 Guyard (Jacques)  
 Hage (Georges)  
 Hermier (Guy)  
 Hernu (Charles)  
 Hervé (Edmond)  
 Hervé (Michel)

Hoaran (Claude)  
 Mme Hoffmann (Jacqueline)  
 Huguet (Roland)  
 Mme Jacq (Marie)  
 Mme Jacquaint (Muguette)  
 Jalton (Frédéric)  
 Janetti (Maurice)  
 Jarosz (Jean)  
 Joaspin (Lionel)  
 Josselin (Charles)  
 Journet (Alain)  
 Joze (Pierre)  
 Kucheids (Jean-Pierre)  
 Labarrère (André)  
 Laborde (Jean)  
 Lacombe (Jean)  
 Laignel (André)  
 Lajoinie (André)  
 Mme Lalumière (Catherine)  
 Lambert (Jérôme)  
 Lambert (Michel)  
 Lang (Jack)  
 Laurain (Jean)  
 Laurisergues (Christian)  
 Levédrine (Jacques)  
 Le Baill (Georges)  
 Mme Lecuir (Marie-France)  
 Le Déaut (Jean-Yves)  
 Ledran (André)  
 Le Drian (Jean-Yves)  
 Le Foll (Robert)  
 Lefranc (Bernard)  
 Le Garrec (Jean)  
 Lejeune (André)  
 Le Meur (Daniel)  
 Lemoine (Georges)  
 Lengagne (Guy)  
 Leonetti (Jean-Jacques)  
 Le Pensec (Louis)  
 Mme Leroux (Ginette)  
 Leroy (Roland)  
 Loncle (François)  
 Louis-Joseph-Dogué (Maurice)  
 Mahéas (Jacques)  
 Malandain (Guy)  
 Malvy (Martin)  
 Marchais (Georges)  
 Marchand (Philippe)  
 Margnes (Michel)  
 Mas (Roger)  
 Mauroy (Pierre)  
 Mellick (Jacques)  
 Menga (Joseph)  
 Mercieca (Paul)  
 Mermaz (Louis)  
 Métais (Pierre)  
 Metzinger (Charles)  
 Mexandeau (Louis)  
 Michel (Claude)

Michel (Henri)  
 Michel (Jean-Pierre)  
 Mitterrand (Gilbert)  
 Montdargent (Robert)  
 Mme Mora (Christiane)  
 Moulinet (Louis)  
 Moutoussamy (Ernest)  
 Nallet (Henri)  
 Natiez (Jean)  
 Mme Neiertz (Véronique)  
 Mme Nevoux (Paulette)  
 Nucci (Christian)  
 Oehler (Jean)  
 Ortel (Pierre)  
 Mme Osselin (Jacqueline)  
 Patriat (François)  
 Pénicaut (Jean-Pierre)  
 Pesce (Rodolphe)  
 Peuzlat (Jean)  
 Peyret (Michel)  
 Pezet (Michel)  
 Pierret (Christian)  
 Pinçon (André)  
 Piatre (Charlea)

**MM.**

Abelin (Jean-Pierre)  
 Allard (Jean)  
 Alphandéry (Edmond)  
 André (René)  
 Arrighi (Pascal)  
 Auberge (Philippe)  
 Aubert (Emmanuel)  
 Aubert (François d')  
 Audinot (Gautier)  
 Cazalet (Robert)  
 Césaire (Gérard)  
 Ceyrac (Pierre)  
 Chaboche (Dominique)  
 Chambrun (Charles de)  
 Chamougon (Edouard)  
 Chantelat (Pierre)  
 Charbonnel (Jean)  
 Charé (Jean-Paul)  
 Bayard (Henri)  
 Bayrou (François)  
 Beaujean (Henri)  
 Beaumont (René)  
 Bécam (Marc)  
 Bechter (Jean-Pierre)  
 Bégault (Jean)  
 Béguet (René)  
 Benoit (René)  
 Benouville (Pierre de)  
 Bernard (Michel)  
 Bernardet (Daniel)  
 Bernard-Reymond (Pierre)  
 Pesson (Jean)  
 Bichet (Jacques)  
 Bigard (Marcel)  
 Birraux (Claude)  
 Blanc (Jacques)  
 Bleuler (Pierre)  
 Blot (Yvain)  
 Blum (Roland)  
 Mme Boisseau (Marie-Thérèse)  
 Hollengier-Stragier (Georges)  
 Bompard (Jacques)  
 Bonhomme (Jean)  
 Borotra (Frank)  
 Bourg-Broc (Bruno)  
 Bousquet (Jean)  
 Mme Boutin (Christine)  
 Bouvard (Loïc)  
 Bouvet (Henri)  
 Branger (Jean-Guy)  
 Brial (Benjamin)

Poperen (Jean)  
 Porelli (Vincent)  
 Portheault (Jean-Claude)  
 Pourchon (Maurice)  
 Prat (Henri)  
 Proveux (Jean)  
 Puaud (Philippe)  
 Queyranne (Jean-Jack)  
 Quilès (Paul)  
 Ravassard (Noël)  
 Reysier (Jean)  
 Richard (Alain)  
 Rigal (Jean)  
 Rigout (Marcel)  
 Rimbault (Jacques)  
 Rocard (Michel)  
 Rodet (Alain)  
 Roger-Machart (Jacques)  
 Mme Roudy (Yvette)  
 Roux (Jacques)  
 Saint-Pierre (Dominique)  
 Sainte-Marie (Michel)  
 Sanmarco (Philippe)  
 Santrot (Jacques)  
 Sapin (Michel)  
 Sarre (Georges)

**Ont voté contre**

Briane (Jean)  
 Brocard (Jean)  
 Brochard (Albert)  
 Bruné (Paulin)  
 Bussereau (Dominique)  
 Cabal (Christian)  
 Caro (Jean-Marie)  
 Carré (Antoine)  
 Cavaillet (Jean-Charles)  
 Cazalet (Robert)  
 César (Gérard)  
 Ceyrac (Pierre)  
 Chaboche (Dominique)  
 Chambrun (Charles de)  
 Chamougon (Edouard)  
 Chantelat (Pierre)  
 Charbonnel (Jean)  
 Charé (Jean-Paul)  
 Charles (Serge)  
 Charroppin (Jean)  
 Charton (Jacques)  
 Chasseguet (Gérard)  
 Chastagnol (Alain)  
 Chauvierre (Bruno)  
 Chollet (Paul)  
 Chometon (Georges)  
 Claisse (Pierre)  
 Clément (Pascal)  
 Cointat (Michel)  
 Colin (Daniel)  
 Colombier (Georges)  
 Corréze (Roger)  
 Couanau (René)  
 Couepel (Sébastien)  
 Cousin (Bertrand)  
 Couturier (Roger)  
 Couve (Jean-Michel)  
 Couveinhes (René)  
 Cozan (Jean-Yves)  
 Cuq (Henri)  
 Daillet (Jean-Marie)  
 Dalbos (Jean-Claude)  
 Debré (Bernard)  
 Debré (Jean-Louis)  
 Debré (Michel)  
 Dehaine (Arthur)  
 Delalande (Jean-Pierre)  
 Delatre (Georges)  
 Delattre (Francis)  
 Delavoie (Jean-Paul)  
 Delfosse (Georges)  
 Delmar (Pierre)  
 Demange (Jean-Marie)

Schreiner (Bernard)  
 Schwartzenberg (Roger-Gérard)  
 Mme Sicard (Odile)  
 Siffre (Jacques)  
 Souchon (René)  
 Mme Soum (Renée)  
 Mme Stévenard (Gisèle)  
 Stirn (Olivier)  
 Straus-Kahn (Dominique)  
 Mme Sublet (Marie-Joséphine)  
 Sueur (Jean-Pierre)  
 Tavernier (Yves)  
 Théaudin (Clément)  
 Mme Toutain (Ghislainne)  
 Mme Trautmann (Catherine)  
 Vadevied (Guy)  
 Vauzelle (Michel)  
 Vergès (Laurent)  
 Vivien (Alain)  
 Wacheux (Marcel)  
 Welzer (Gérard)  
 Worms (Jean-Pierre)  
 Zuccarelli (Émile)

Demuyneck (Christian)  
 Deniau (Jean-François)  
 Deniau (Xavier)  
 Deprez (Charles)  
 Deprez (Léonce)  
 Dernaux (Stéphane)  
 Desanlis (Jean)  
 Descaves (Pierre)  
 Devédjian (Patrick)  
 Dhinnin (Claude)  
 Diebold (Jean)  
 Diméglio (Willy)  
 Domenech (Gabriel)  
 Dominati (Jacques)  
 Dousset (Maurice)  
 Drut (Guy)  
 Dubernard (Jean-Michel)  
 Dugoin (Xavier)  
 Durand (Adrien)  
 Durieux (Bruno)  
 Durr (André)  
 Ehrmann (Charles)  
 Falala (Jean)  
 Fanton (André)  
 Farran (Jacques)  
 Féron (Jacques)  
 Ferrand (Jean-Michel)  
 Ferrari (Grazienn)  
 Fèvre (Charles)  
 Fillon (François)  
 Fossé (Roger)  
 Foyer (Jean)  
 Frédéric-Dupont (Edouard)  
 Freulet (Gérard)  
 Fréville (Yves)  
 Fritch (Edouard)  
 Fuchs (Jean-Paul)  
 Galley (Robert)  
 Gantier (Gilbert)  
 Gastines (Henri de)  
 Gaudin (Jean-Claude)  
 Gaulle (Jean de)  
 Gcng (Francis)  
 Gengenwin (Germain)  
 Ghyssel (Michel)  
 Giscard d'Estaing (Valéry)  
 Goasduff (Jean-Louis)  
 Godefroy (Pierre)  
 Godfrain (Jacques)  
 Gollnisch (Bruno)  
 Gonelle (Michel)  
 Gorse (Georges)

Gougy (Jean)  
 Goulet (Daniel)  
 Grignon (Gérard)  
 Griotteray (Alain)  
 Grussenmeyer (François)  
 Guéna (Yves)  
 Guichard (Olivier)  
 Guichon (Lucien)  
 Haby (René)  
 Hamaide (Michel)  
 Hannoun (Michel)  
 Mme d'Harcourt (Florence)  
 Hardy (Francis)  
 Hart (Joël)  
 Herlory (Guy)  
 Hersant (Jacques)  
 Hersant (Robert)  
 Holoindre (Roger)  
 Housain (Pierre-Rémy)  
 Mme Hubert (Elisabeth)  
 Hunault (Xavier)  
 Hyest (Jean-Jacques)  
 Jacob (Lucien)  
 Jacquat (Denis)  
 Jacquemin (Michel)  
 Jacquot (Alain)  
 Jalkh (Jean-François)  
 Jean-Baptiste (Henry)  
 Jeandon (Maurice)  
 Jegou (Jean-Jacques)  
 Julia (Didier)  
 Kasperet (Gabriel)  
 Kerqueris (Aimé)  
 Kiffer (Jean)  
 Klifa (Joseph)  
 Koehl (Emile)  
 Kuster (Gérard)  
 Labbé (Claude)  
 Lecarin (Jacques)  
 Lachenaud (Jean-Philippe)  
 Lafleur (Jacques)  
 Lamant (Jean-Claude)  
 Lamassoure (Alain)  
 Larrat (Gérard)  
 Lauga (Louis)

Legendre (Jacques)  
 Legras (Philippe)  
 Le Jaouen (Guy)  
 Léonard (Gérard)  
 Léontieff (Alexandre)  
 Le Pen (Jean-Marie)  
 Lepercq (Amaud)  
 Lout (Maurice)  
 Limouzy (Jacques)  
 Lipkowski (Jean de)  
 Lorenzini (Claude)  
 Lory (Raymond)  
 Louet (Henri)  
 Mamy (Albert)  
 Mancel (Jean-François)  
 Maran (Jean)  
 Marcellin (Raymond)  
 Marcus (Claude-Gérard)  
 Matlière (Olivier)  
 Martinez (Jean-Claude)  
 Marty (Elia)  
 Masson (Jean-Louis)  
 Mathieu (Gilbert)  
 Mauger (Pierre)  
 Maujodan du Gasset (Joseph-Henri)  
 Mayoud (Alain)  
 Mazeaud (Pierre)  
 Médecin (Jacques)  
 Mégret (Bruno)  
 Mesmin (Georges)  
 Messmer (Pierre)  
 Mestre (Philippe)  
 Micaux (Pierre)  
 Michel (Jean-François)  
 Millon (Charles)  
 Miossec (Charles)  
 Montastruc (Pierre)  
 Montesquiou (Aymeri de)  
 Mme Moreau (Louise)  
 Mouton (Jean)  
 Moyne-Bressand (Alain)  
 Narquin (Jean)  
 Nenou-Pwataho (Maurice)  
 Nungesser (Roland)

Ornano (Michel d')  
 Oudot (Jacques)  
 Paccou (Charles)  
 Paecht (Arthur)  
 Mme de Panafieu (Françoise)  
 Mme Papon (Christiane)  
 Mme Papon (Monique)  
 Parent (Régis)  
 Pascallon (Pierre)  
 Pasquini (Pierre)  
 Pelchat (Michel)  
 Perben (Dominique)  
 Perbet (Régis)  
 Perdomo (Roald)  
 Peretti Della Rocca (Jean-Pierre de)  
 Pénicard (Michel)  
 Peyrat (Jacques)  
 Peyrefitte (Alain)  
 Peyron (Albert)  
 Mme Piat (Yann)  
 Pinte (Etienne)  
 Poniatowski (Ladislav)  
 Porteu de la Morandière (François)  
 Poujade (Robert)  
 Prémaumont (Jean de)  
 Proriot (Jean)  
 Raoult (Eric)  
 Raynal (Pierre)  
 Reveau (Jean-Pierre)  
 Revet (Charles)  
 Reymann (Marc)  
 Richard (Lucien)  
 Rigaud (Jean)  
 Roatta (Jean)  
 Robien (Gilles de)  
 Rocca Serra (Jean-Paul de)  
 Rolland (Hector)  
 Rossi (André)  
 Rostolan (Michel de)  
 Roussel (Jean)  
 Roux (Jean-Pierre)  
 Royer (Jean)  
 Rufenacht (Antoine)  
 Saint-Ellier (Francis)

Salles (Jean-Jack)  
 Savy (Bernard-Claude)  
 Schenardi (Jean-Pierre)  
 Séguéla (Jean-Paul)  
 Seiflinger (Jean)  
 Sergent (Pierre)  
 Sirgue (Pierre)  
 Soisson (Jean-Pierre)  
 Sourdille (Jacques)  
 Spieler (Robert)  
 Stasi (Bernard)

Stirbois (Jean-Pierre)  
 Taugourdeau (Martial)  
 Tenailon (Paul-Louis)  
 Terrot (Michel)  
 Thien Ah Koon (André)  
 Tiberi (Jean)  
 Toga (Maurice)  
 Toubon (Jacques)  
 Tranchant (Georges)  
 Trémège (Gérard)  
 Ueberschlag (Jean)

Valleix (Jean)  
 Vasseur (Philippe)  
 Villiers (Philippe de)  
 Virapoullé (Jean-Paul)  
 Vivien (Robert-André)  
 Vuibert (Michel)  
 Vuillaume (Roland)  
 Wagner (Georges-Paul)  
 Wagner (Robert)  
 Weisenhorn (Pierre)  
 Wiltzer (Pierre-André)

**N'ont pas pris part au vote**

*D'une part :*

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale.

*D'autre part :*

MM. François Bachelot, Yvon Briant et Michel Renard.

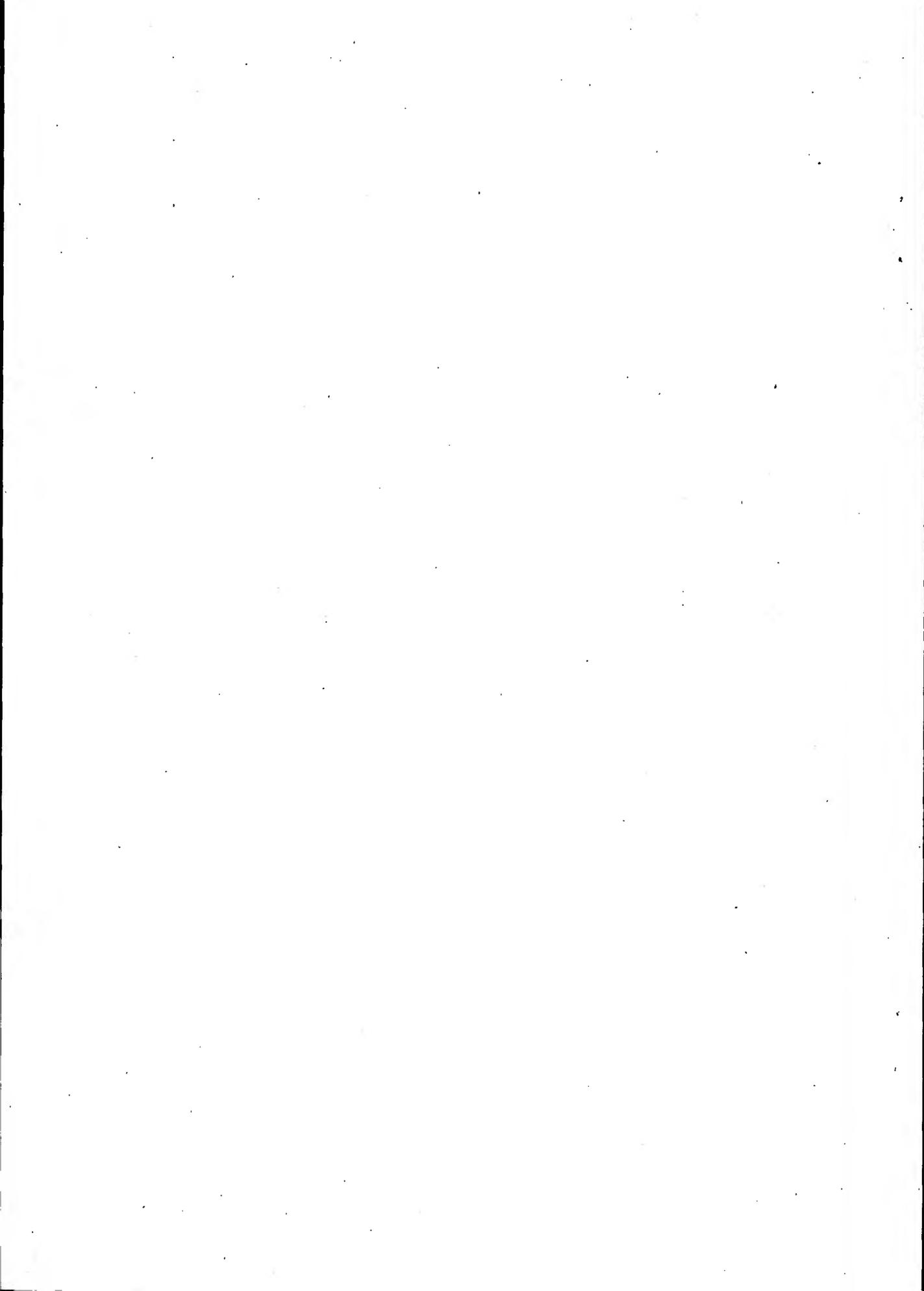
**Mise au point au sujet du présent scrutin**

M. François Bachelot, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».

**Mises au point au sujet de précédents scrutins**

A la suite du scrutin (n° 801) sur l'amendement n° 160 de M. Pascal Arrighi tendant à réduire les crédits du titre IV de l'état B du projet de loi de finances pour 1988 (budget de l'éducation nationale, I. - enseignement scolaire : réduction des subventions destinées à compenser la suppression des mises à disposition) (*Journal officiel*, débats A.N., du 29 octobre 1987, p. 5016), M. Yvon Briant, porté comme ayant voté « contre », a fait savoir qu'il avait voulu voter « pour ».

A la suite du scrutin (n° 800) sur l'amendement n° 162 de M. Augustin Bonrepaux tendant à réduire les crédits de l'état B du titre IV du projet de loi de finances pour 1988 (budget de l'éducation nationale, enseignement scolaire : réduction des mesures nouvelles pour les établissements d'enseignement privé sous contrat) (*Journal officiel*, débats A.N., du 29 octobre 1987, p. 5015), M. Jean-François Jalkh, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».



## ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
<b>DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>				<b>Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres.  <b>Les DEBATS du SENAT</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 06 : compte rendu intégral des séances ; - 38 : questions écrites et réponses des ministres.  <b>Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE</b> font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances.  <b>Les DOCUMENTS DU SENAT</b> comprenant les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
03	Compte rendu..... 1 en	108	862	
33	Questions..... 1 en	108	864	
83	Table compte rendu.....	82	96	
83	Table questions.....	82	96	
<b>DEBATS DU SENAT :</b>				
06	Compte rendu..... 1 en	96	836	
38	Questions..... 1 en	96	840	
86	Table compte rendu.....	82	81	
86	Table questions.....	82	82	
<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :</b>				
07	Série ordinaire..... 1 an	870	1 672	
27	Série budgétaire..... 1 an	203	304	
<b>DOCUMENTS DU SENAT :</b>				
08	Un en.....	870	1 636	

**En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.**

Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

**Prix du numéro : 3 F**

*(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci peuvent comporter une ou plusieurs séances.)*

