

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

#### 1. Questions au Gouvernement (p. 2).

##### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (p. 2)

MM. Augustin Bonrepaux, Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

##### PROTECTION SOCIALE (p. 2)

MM. Serge Janquin, Alain Juppé, Premier ministre.

##### DIFFICULTÉS DES PRODUCTEURS DE FRUITS ET LÉGUMES (p. 3)

MM. Charles Josselin, Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

##### PLAFOND D'ACCÈS AUX HLM (p. 3)

MM. Gilbert Biessy, Pierre-André Périssol, ministre du logement.

##### PROJET DE TGV EST (p. 4)

MM. Alfred Muller, Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

##### AMÉLIORATION DE L'HABITAT À LA RÉUNION (p. 5)

MM. André Thien Ah Koon, Jean-Jacques de Peretti, ministre de l'outre-mer.

##### RETRANSMISSION TÉLÉVISÉE DE LA COUPE DU MONDE DE SKI (p. 5)

MM. Michel Bouvard, Guy Drut, ministre de la jeunesse et des sports.

##### GIAT-INDUSTRIES (p. 6)

MM. Patrice Martin-Lalande, Charles Millon, ministre de la défense.

##### AVENIR DE L'EUROPE SPATIALE (p. 7)

MM. Henri Cuq, François Fillon, ministre des technologies de l'information et de La Poste.

##### AVENIR DE L'INDUSTRIE TEXTILE (p. 7)

MM. Jean-Jacques Delvaux, Yves Galland, ministre de l'industrie.

##### RESTRUCTURATIONS MILITAIRES (p. 8)

MM. Charles Fèvre, Charles Millon, ministre de la défense.

##### FILIÈRE BIOCARBURANTS (p. 9)

MM. Gérard Boche, Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

##### CANAL RHIN-RHÔNE (p. 9)

MM. Joseph Klifa, Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

##### POLITIQUE DE LA FAMILLE (p. 9)

Mmes Bernadette Isaac-Sibille, Colette Codaccioni, ministre de la solidarité entre les générations.

##### *Suspension et reprise de la séance (p. 10)*

### PRÉSIDENTE DE MME NICOLE CATALA

#### 2. Loi de finances pour 1996 (deuxième partie). Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 10).

##### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENT ET TRANSPORTS (*suite*)

MM. Jean-Pierre Balligand, Marc-Philippe Daubresse, Pierre Gascher, Raymond Lamontagne, Jean-Louis Idiart, Georges Sarre, Gilbert Meyer, Jean-Pierre Kucheida, Régis Fauchoit, Jean Diebold, Étienne Garnier.

M. Raymond-Max Aubert, secrétaire d'Etat au développement rural.

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

Réponses de M. le ministre et M. le secrétaire d'Etat aux questions de : MM. Charles Ehrmann, Jean-Paul Fuchs, Joël Sarlot, François-Michel Gonnot, Gérard Saumade, Alain Ferry, François Roussel, Serge Lepeltier, Serge Poingnant, Franck Borotra.

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

#### 3. Ordre du jour (p. 35).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

La séance est ouverte à quinze heures.

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

1

## QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Nous commençons par les questions du groupe socialiste.

### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**M. le président.** La parole est à M. Augustin Bonrepaux.

**M. Augustin Bonrepaux.** Monsieur le Premier ministre, vous avez créé une grande illusion avec la loi relative à l'aménagement du territoire. Malheureusement, le projet de budget pour 1996 et les manifestations de la SNCF montrent qu'il s'agissait en fait d'une grande supercherie. (« *Oui!* » sur les bancs du groupe socialiste. – *Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

En 1996, le fonds national d'aménagement du territoire sera inférieur à ce que représentaient, en 1993, les quatre fonds qu'il regroupe. Quant au fonds d'investissement routier, il avait été créé pour desservir les zones excentrées. Certes, vous avez créé la taxe sur les autoroutes, que vous doublez même en 1996. Malheureusement, les crédits routiers restent au même niveau, et vous envisagez de supprimer 6 000 kilomètres de lignes ferroviaires, ce qui va encore accentuer la désertification du Massif central, du Sud-Ouest et du massif pyrénéen.

Monsieur le Premier ministre, pouvez-vous nous dire si vous allez appliquer la loi d'aménagement du territoire ? affecter à ce dossier les crédits qui lui sont nécessaires et utiliser réellement la taxe sur les autoroutes pour desservir le réseau routier et ferroviaire des zones les plus excentrées ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur le député, il y a eu dans notre pays une grande politique d'aménagement du territoire, voulue par le général de Gaulle et mise en application par Olivier Guichard. Par la suite,

elle est tombée dans l'oubli et, en 1993, avec M. Balladur Premier ministre, M. Charles Pasqua a relancé cette idée (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Charles Ehrmann.** Les socialistes l'avaient oubliée !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** ... et le Parlement a voté une grande loi d'orientation et d'aménagement du territoire.

**M. Augustin Bonrepaux.** Où en est-on aujourd'hui ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Au cours des dernières années, en particulier quand vos amis étaient au gouvernement, monsieur Bonrepaux, les crédits attribués à la DATAR étaient de l'ordre de 2,2 milliards de francs.

Le Premier ministre a voulu que, dans son gouvernement, l'aménagement du territoire regroupe les ministères de l'équipement et des transports.

**M. Louis Mexandeau.** Parlons-en !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Cela signifie qu'au lieu de 2,2 milliards, il y a maintenant 98,6 milliards pour l'aménagement du territoire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

### PROTECTION SOCIALE

**M. le président.** La parole est à M. Serge Janquin.

**M. Serge Janquin.** Monsieur le Premier ministre, vous prétendez vouloir revaloriser les pouvoirs du Parlement. Vous organisez, d'autre part des forums régionaux sur la sécurité sociale, et cependant, vous envisageriez, pour réformer la protection sociale, de légiférer par ordonnances. Si cela était vrai, monsieur le Premier ministre, vous dessaisiriez le Parlement de ses prérogatives.

Que craignez-vous donc ? L'impopularité des mesures que vous envisagez de prendre ? La vigueur de l'opposition à vos projets ? Les faiblesses de votre majorité ?

Pouvez-vous démentir que vous ayez l'intention de procéder par ordonnances ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Alain Juppé, Premier ministre.** Le Gouvernement a choisi d'ouvrir un vrai et grand débat sur la sécurité sociale, sur son avenir, sur sa pérennité. Ce débat est en cours, il se déroule dans chacune de nos régions et tous les parlementaires sont d'ailleurs conviés aux forums régionaux qui se tiennent depuis le début du mois d'octobre.

A la fin de ce mois, conformément à la loi, je déposerai, sur le bureau de l'Assemblée nationale, un rapport qui fera le point sur la situation de la sécurité sociale.

M. le président de l'Assemblée nationale a pris l'initiative, en plein accord avec le Gouvernement, de créer une mission d'information qui, les 6 et 7 novembre prochains, procédera à toutes les auditions nécessaires, et cela devant les Françaises et les Français, puisqu'elles seront télévisées.

Les 13 et 14 novembre, je m'adresserai à l'Assemblée, pour lui présenter les mesures destinées, non pas à redresser la sécurité sociale, mais à assurer sa pérennité, parce que c'est l'élément essentiel du pacte républicain qui lie les Français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*) Et je lui demanderai de se prononcer par un vote sur les orientations que je lui présenterai. Voilà le débat, voilà la démocratie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### DIFFICULTÉS DES PRODUCTEURS DE FRUITS ET LÉGUMES

**M. le président.** La parole est à M. Charles Josselin.

**M. Charles Josselin.** Avant de poser ma question, je voudrais déplorer que M. le Premier ministre n'ait pas répondu à celle de notre collègue, Serge Janquin, mais nous la poserons de nouveau car elle revêt pour nous une importance considérable. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Pierre Mazeaud.** Il a parfaitement répondu !

**M. Charles Josselin.** Monsieur le président, mes chers collègues, Paris est aujourd'hui très « visité » : alors que les anciens combattants d'Afrique du Nord occupent massivement l'esplanade des Invalides pour faire triompher leurs légitimes revendications, des milliers de paysans ont pris, eux aussi, le chemin de la capitale. Ils veulent sensibiliser l'opinion, mais aussi les élus et, bien sûr, le Gouvernement, aux problèmes des producteurs de fruits et légumes.

Des côtes bretonnes aux rivages méditerranéens, de la plaine d'Alsace au jardin d'Aquitaine, en Val de Loire, ou dans la vallée du Rhône, la situation est, hélas, la même pour un trop grand nombre de productions qui connaissent mévente et effondrement des prix.

Monsieur le ministre de l'agriculture, vous connaissez le diagnostic des professionnels : les disparités monétaires consécutives au décrochage de la lire, de la livre et de la peseta espagnole, des différences trop brutales de charges par rapport aux pays tiers et, enfin, un système de distribution qui exploite le caractère périssable de ces denrées.

Qu'avez-vous fait...

**Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République.** Et vous ?

**M. Charles Josselin.** ... et qu'envisagez-vous de faire, au niveau national ou dans le cadre européen pour apaiser la colère, calmer les inquiétudes et éviter que la crise de ce secteur ne vienne aggraver la situation du chômage ? 500 000 emplois sont concernés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** La question posée par M. Charles Josselin est tout à fait d'actualité puisque, en

ce moment même, plusieurs milliers de producteurs de fruits et légumes font une démonstration à une manifestation souriante et pacifique dans les rues de Paris, afin de sensibiliser l'opinion à l'importance de leur activité : 40 milliards de chiffre d'affaires et 500 000 emplois. Sans doute veulent-ils aussi démontrer aux consommatrices et consommateurs français la qualité de leurs productions.

Hier, en réponse à une question d'actualité, mon collègue François Baroin a rappelé les mesures qui avaient déjà été prises en faveur de la production des fruits et légumes. Si je n'ai pu répondre moi-même, c'est que – coïncidence ! – j'étais à Luxembourg où le Conseil des ministres de l'agriculture débattait de la réforme de l'organisation commune de marchés, l'OCM fruits et légumes.

Il est exact que dans le cadre européen les distorsions monétaires constituent des circonstances aggravantes. Mais si nous ne parvenons pas à mieux maîtriser notre marché et les courants d'importation venus des pays tiers – tant du point de vue des volumes, des prix que de la saisonnalité – nous ne pourrons pas avancer. L'OCM fruits et légumes, que nous espérons pouvoir boucler avant la fin de l'année, en faisant en sorte que les positions françaises soient prises en compte, apportera un premier élément de réponse.

Deuxième élément de réponse, vous avez raison, monsieur le député, de souligner les distorsions de concurrence dues aux différences de charges qui pèsent sur les producteurs selon les pays. Ainsi le Premier ministre m'a-t-il demandé de préparer la conférence annuelle agricole qu'il présidera à la mi-décembre en faisant en sorte qu'elle inclue un volet « fruits et légumes » comportant un plan structurel et une perspective d'allègement des charges.

J'évoquerai enfin la question, que vous n'avez pas évoquée, de la distribution. Loin de moi l'idée de vouloir faire des grandes surfaces les boucs émissaires de tous nos maux, mais il faut bien admettre qu'il y a des problèmes. Le Gouvernement va les régler dans le cadre de la réforme de l'ordonnance de 1986.

**M. René Couanau.** Très bien !

**M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Il faut bien écouter les producteurs de fruits et légumes. Leur problème n'est pas récent, il se pose depuis des années. Vous qui êtes un homme de bonne volonté, monsieur Josselin, qui avez exercé des responsabilités, reconnaissez que ce Gouvernement a pris en quelques mois des décisions qui auraient dû être prises longtemps. Et il s'apprête à en prendre d'autres. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** Nous en venons à une question du groupe communiste.

#### PLAFONDS D'ACCÈS AUX HLM

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Biessy.

**M. Gilbert Biessy.** Ma question s'adresse à M. le ministre du logement.

En matière de logement social, il y a un décalage entre théorie et pratique.

En théorie, l'Etat subventionne les logements locatifs sociaux. En pratique, quand on fait construire des HLM, l'Etat gagne plus d'argent qu'il n'en dépense.

En théorie, l'Etat dit qu'il aide l'accession en créant les prêts à taux zéro. En pratique, il supprime les exonérations d'impôt et reprend de la main droite ce qu'il a donné de la main gauche.

En théorie, le Gouvernement prétend rééquilibrer les quartiers urbains. En pratique, les plafonds d'accès aux HLM, complètement dépassés, concourent à la constitution de quartiers réservés à la pauvreté.

Comme le note M. Auberger, rapporteur général, les plafonds d'accès aux HLM ont, en dix ans, augmenté deux fois moins vite que le SMIC, dont la progression est elle-même très insuffisante.

Tel est le paradoxe : certains ne peuvent accepter le logement qu'ils attendent depuis des années parce que le loyer est trop élevé, tandis que d'autres sont refoulés parce qu'ils gagnent trop, alors que ce loyer représente un tiers de leurs revenus, ce qui est déjà trop lourd, vous en conviendrez.

Ma question est la suivante, monsieur le ministre : allez-vous mettre en œuvre les conditions de la mixité sociale en revalorisant et en indexant les plafonds d'accès aux HLM pour y laisser entrer des personnes aux revenus moyens sans les accabler de charges ? Financerez-vous mieux le logement social afin de permettre une baisse globale des loyers pour les plus démunis ?

Il est immoral – la presse s'en est fait largement l'écho – que l'Etat puisse se faire une cagnotte sur le dos du logement social. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

**M. Pierre-André Périssol, ministre du logement.** Monsieur le député, vous soulignez les conséquences d'une gestion ancienne du logement qui a fait que les files d'attente pour l'accès aux HLM s'allongent, qu'un nombre trop grand de nos concitoyens ne sont pas ou sont mal logés et que de plus en plus de foyers modestes qui souhaitent accéder à la propriété ne le peuvent plus.

Le Gouvernement a engagé résolument une réforme en profondeur afin que les Français retrouvent des conditions de logement plus en harmonie avec leurs aspirations.

Nous avons d'abord relancé l'accession sociale à la propriété avec l'instauration du prêt à taux zéro, qui a reçu un très bon accueil, en particulier pour les personnes aux revenus modestes. Nous avons, ensuite, lancé un programme ambitieux et déterminé la création de 10 000 logements d'extrême urgence, pour donner un toit à ceux qui n'en ont pas ou qui sont logés dans des conditions de grande précarité. Nous entendons, enfin, introduire plus de justice dans la gestion du parc social. C'est ainsi que nous allons rendre obligatoire l'instauration d'un surloyer ainsi que certains organismes le pratiquent déjà dans certaines villes, qu'il s'agisse de Paris, Suresnes, Amiens ou Belfort. C'est indispensable pour maintenir la mixité sociale en la conjuguant avec la justice sociale.

Vous le savez, monsieur le député, un logement HLM nécessite une aide importante de la collectivité. C'est pourquoi nous considérons que lorsque les revenus d'un locataire dépassent de plus de 40 p. 100 le plafond de ressources, il est juste qu'il s'acquitte d'un complément de loyer, sachant au surplus que celui-ci est très modeste puisqu'il est d'environ 35 francs par mois en province et 230 francs en Ile-de-France, et que les quartiers en difficulté en sont complètement exemptés.

Par conséquent, pour maintenir la mixité sociale, donc éviter d'avoir, d'un côté, les riches et, de l'autre, les pauvres et pour respecter la justice sociale, ce gouvernement a pris ses responsabilités. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe République et Liberté.

#### PROJET DE TGV-EST

**M. le président.** La parole est à M. Alfred Muller.

**M. Alfred Muller.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

Monsieur le ministre, vous avez rencontré, il y a deux jours, l'ancien ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales, M. Hoeffel, pour parler du dossier du TGV Est. Hier, notre collègue, le sénateur Hubert Haenel, était reçu par Mme le secrétaire d'Etat aux transports et, moi-même, j'ai pris connaissance avec beaucoup d'attention de la question qui vous a été posée par mon collègue du Bas-Rhin, Harry Lapp, et de la réponse que vous lui avez faite, sur le même sujet.

Malheureusement, et vous le comprendrez, sur un sujet aussi crucial pour l'avenir européen de Strasbourg et de tout l'Est de la France, cette réponse ne peut me satisfaire, pas plus, d'ailleurs, que la majorité des élus et des responsables des collectivités alsaciennes. Nous attendons, en effet, que vous preniez d'urgence des engagements plus précis, au-delà de l'échéance hypothétique de mai 1996, qui n'apporte pas d'élément nouveau à un dossier qui traîne depuis bien longtemps.

Vous comprendrez donc que je revienne à la charge en vous demandant un effort de clarté. Pouvez-vous, monsieur le ministre, donner à la représentation nationale des assurances quant à la volonté du Gouvernement de mener à bien ce projet. Dans quels délais et avec quel plan de financement ? Pouvez-vous nous indiquer aussi ce que vous comptez faire pour que l'Union européenne prenne ses responsabilités sur le projet de TGV Est et précise, enfin, les termes de sa participation ? (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Comme je l'ai confirmé encore avant-hier à M. Hoeffel, monsieur le député, M. le Premier ministre, a indiqué, dans cet hémicycle, lors de sa déclaration de politique générale, que le TGV-Est européen était une priorité. La commission d'enquête a émis un avis favorable sur la déclaration d'utilité publique qui s'achèvera au mois de mai 1996. En outre, la Commission européenne accorde pour le financement des études d'avant-projet détaillées 22 millions d'écus au titre de 1995. Un protocole relatif au financement de ces études est par ailleurs en cours de signature entre l'Etat, la SNCF et les collectivités locales concernées.

L'Etat s'est engagé à ce que soient examinés l'ensemble des moyens relevant des différents partenaires du projet. Je ne peux pas donner de date précise, mais j'espère que les travaux pourront commencer en 1998.

## AMÉLIORATION DE L'HABITAT À LA RÉUNION

**M. le président.** La parole est à M. André Thien Ah Koon.

**M. André Thien Ah Koon.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'outre-mer.

Monsieur le ministre, je vous remercie des mesures importantes que vous avez annoncées lors de votre récente visite dans notre département, en particulier celles en faveur de l'égalité sociale à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1996.

Sur place, vous avez pu mesurer l'ampleur des besoins dans le domaine du logement social : 12 000 nouvelles constructions seraient nécessaires chaque année, alors que 4 500 seulement sont réalisées. En ce qui concerne l'amélioration de l'habitat, 1 800 à 2 000 logements sont améliorés chaque année alors que les besoins sont de l'ordre de 10 000. Des retards importants sont ainsi pris, obligeant les familles les plus démunies à vivre dans des conditions de précarité, de promiscuité, d'hygiène insupportables.

Cette situation est d'autant plus dramatique qu'il s'agit d'un secteur d'activité qui fait intervenir traditionnellement des artisans, eux aussi frappés par la crise.

Votre ministère maîtrisant aujourd'hui la quasi-totalité des moyens – ligne budgétaire unique, créance de proratisation et certaines dotations du secteur social – envisagez-vous, pour répondre aux besoins des plus démunis de notre département, de mettre en œuvre un programme spécifique d'aide à l'amélioration de l'habitat dans le département de la Réunion ? (*Applaudissements sur divers bancs.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'outre-mer.

**M. Jean-Jacques de Peretti, ministre de l'outre-mer.** Monsieur le député, le logement social est effectivement l'une des priorités du Gouvernement, notamment outre-mer où c'est la clé de toute politique d'insertion et d'emploi.

Cette action passe naturellement par la construction de logements neufs mais également, comme vous le soulignez, par la réhabilitation de logements anciens, notamment en faveur des plus défavorisés et des plus démunis qui sont, je l'ai constaté sur place, dans une situation précaire et insalubre inacceptable.

Il y a urgence et il faut une volonté politique. Je précise, sans aucun esprit polémique, que, depuis seize ans, il y a eu deux périodes pendant lesquelles on s'est préoccupé du logement social et très social dans les départements d'outre-mer : la première cohabitation sous le gouvernement de Jacques Chirac en 1987 et la seconde cohabitation sous le gouvernement d'Edouard Balladur en 1993. Une troisième période a commencé avec Alain Juppé. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre. – Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

Cette volonté politique s'exprime d'une manière très simple.

D'abord, nous réactivons les dispositifs existants en les simplifiant : l'aide aux propriétaires occupants, l'aide aux logements locatifs pour la réhabilitation et l'Agence nationale pour l'emploi.

Un autre outil vient d'être mis en place. Le Premier ministre et le Gouvernement ont décidé de rattacher l'ensemble des crédits du logement au ministère de

l'outre-mer. Nous aurons ainsi environ 2 milliards de francs pour répondre plus directement aux demandes de l'outre-mer, et tout particulièrement de la Réunion. Dans ce cadre, oui, il y aura des aides déconcentrées pour la réhabilitation des logements des plus démunis qui vivent dans des conditions précaires.

Le rattachement de la ligne budgétaire unique et de la créance de proratisation au ministère de l'outre-mer doit nous permettre d'avoir une approche différente selon les départements d'outre-mer. Les problèmes ne se règlent pas à la Réunion comme en Guyane, en Martinique ou en Guadeloupe.

J'espère que vous serez satisfait de l'efficacité de ces mesures. Cela se vérifie sur le terrain ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

RETRANSMISSION TÉLÉVISÉE  
DE LA COUPE DU MONDE DE SKI

**M. le président.** La parole est à M. Michel Bouvard.

**M. Michel Bouvard.** Ma question s'adresse à M. le ministre de la jeunesse et des sports et j'y associe deux de mes collègues directement concernés, Auguste Picollet et Michel Meylan.

Quand vous avez pris vos fonctions, monsieur le ministre, vous avez exprimé le souhait que le secteur du sport soit créateur d'emplois. Je voudrais vous entretenir d'un secteur qui représente 128 000 emplois, et 20 milliards de chiffre d'affaires, dont 4 à 5 milliards de devises dont notre pays a bien besoin : les sports d'hiver.

**M. Patrick Ollier.** Très bien !

**M. Michel Bouvard.** L'organisation des épreuves de coupe du monde de ski constitue pour ce secteur une vitrine en France et à l'étranger car elles sont retransmises dans la totalité des pays étrangers. Or nous sommes confrontés aujourd'hui au refus des chaînes de télévision françaises de les retransmettre en direct, alors même que cela se fait en Espagne, en Suisse, en Autriche, en Allemagne, en Italie et même en Slovaquie. De ce fait, la Fédération internationale de ski, la FIS, nous indique très clairement que si, d'ici à l'an prochain, ce problème n'est pas réglé, la France sera privée de l'organisation d'épreuves de coupe du monde de ski, empêchant ainsi les sports d'hiver français de bénéficier d'une promotion touristique à l'étranger que rien ne saurait remplacer, pas même les crédits du ministère du tourisme.

**M. Patrick Ollier.** C'est vrai !

**M. Michel Bouvard.** Ma question est donc simple : comment comptez-vous intervenir auprès des chaînes de télévision françaises, et notamment celles du service public, pour que ce service qui nous est dû soit rempli et que, comme celles des autres sports, la promotion du ski français – il y a sept millions de skieurs dans ce pays – continue à être assurée par le service public ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la jeunesse et des sports.

**M. Guy Drut**, *ministre de la jeunesse et des sports*. Monsieur le député, il est vrai que cette question est d'importance, en raison surtout des conséquences négatives qu'elle peut avoir non seulement pour le sport, mais aussi sur le plan économique.

L'absence de retransmission des épreuves de ski à la télévision constituerait, à n'en pas douter, un frein à la promotion et donc au développement du ski en France. Cela entraînerait une perte de revenus publicitaires pour la fédération estimée à 4 ou 5 millions de francs, et, plus grave, c'est effectivement tout le secteur économique lié à la montagne qui serait touché. Il est donc évident que l'annulation pure et simple des retransmissions pour l'année 1996-1997 et les années suivantes aurait des conséquences tout à fait dommageables.

La désaffection de la télévision pour le ski n'est pas spécifique à la France. C'est le cas également dans d'autres pays européens traditionnellement liés à ce sport.

A cela, il y a plusieurs raisons : cela tient d'abord, à l'importance des critères d'audience et au coût de la production des images dans un environnement sportif télévisuel toujours plus concurrentiel, le coût de production pour le ski restant encore trop élevé ; il y a ensuite, un manque d'évolution certain de la nature des épreuves proposées – tant sur les horaires que sur le déroulement de certaines compétitions, il n'y a eu ces dernières années aucun effort significatif pour s'adapter aux demandes des téléspectateurs ; enfin, à la différence de certaines disciplines, il n'y a eu aucune amélioration sensible de la qualité visuelle des retransmissions.

Pour l'ensemble de ces raisons, et compte tenu des enjeux économiques et sportifs liés au ski, j'ai décidé d'examiner dans les meilleurs délais avec la fédération française de ski un ensemble de propositions portant, d'une part, sur le déroulement des compétitions elles-mêmes et, d'autre part, sur l'amélioration de la qualité des retransmissions. A cet égard, il serait sans doute opportun d'examiner notamment les bénéfices qui pourraient être tirés de l'application au ski de nouvelles formes de diffusion. J'appuierai, n'en doutez pas, toutes les actions qui seront menées envers les chaînes de télévision, qu'elles soient du service public ou non, pour que, dès l'an prochain, les épreuves de ski soient retransmises dans les meilleures conditions. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### GIAT INDUSTRIES

**M. le président**. La parole est à M. Patrice Martin-Lalande.

**M. Patrice Martin-Lalande**. Ma question s'adresse à M. Charles Millon, ministre de la défense.

La situation de GIAT Industries est devenue très inquiétante à court terme, avec l'annonce que les sites du Mans, de Salbris, de Tarbes, de Rennes risquaient de fermer, et avec l'annonce de pertes de 2,9 milliards en 1994, soit le double des prévisions, dont 1,5 milliard en raison d'opérations financières inconsidérées.

Mes questions, auxquelles s'associent mes collègues Lefebvre et Geveaux, sont les suivantes :

Que compte faire l'Etat en tant qu'actionnaire pour opérer une recapitalisation urgente ?

Que compte faire l'Etat en tant qu'autorité de tutelle, d'une part pour mieux aider à rechercher des marchés à l'exportation, et, d'autre part, pour exiger la mise au

point d'un véritable programme de diversification et de reconversion à chaque fois qu'un site risque d'être touché à terme par la baisse d'activité et d'emplois ?

Enfin, que compte faire l'Etat en tant que client pour maintenir le plan de charge d'un secteur comme les munitions dont on avait annoncé en juillet dernier qu'il serait épargné par le gel des crédits et qui va subir dans le budget de 1996 une diminution de 11 p. 100 ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président**. La parole est à M. le ministre de la défense.

**M. Charles Millon**, *ministre de la défense*. Monsieur le député, la situation de la société GIAT est grave, très très grave. (*Exclamations sur divers bancs.*) C'est celle que nous avons trouvée.

**M. Arthur Dehaine**. Une de plus !

**Plusieurs députés du groupe socialiste**. Balladur !

**M. le ministre de la défense**. Elle est préoccupante à bien des titres.

Voyons d'abord ce que compte faire l'Etat en tant qu'actionnaire.

Dès que j'ai eu la responsabilité du ministère de la défense, j'ai demandé un audit sur la société après le changement de président-directeur général. Les résultats doivent nous être transmis avant la fin du mois d'octobre, c'est-à-dire dans quelques jours. J'ai indiqué au président de la commission de la défense nationale que je me tenais à sa disposition pour tenir informée la représentation nationale de toutes les évolutions et de toutes les analyses qui peuvent concerner la situation financière de la société. Cela dit, je déconseillerai tout nouvel investissement, c'est-à-dire toute recapitalisation, tant que l'on n'aura pas une vue saine et claire de la situation. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

En tant qu'autorité de tutelle, il est évident que l'Etat demandera à la société GIAT de revenir à son rôle, à sa mission telle qu'elle est définie dans son objet social. Il n'est pas question pour nous de couvrir des diversifications qui nous paraissent totalement inutiles, coûteuses et souvent déficitaires. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé au nouveau président-directeur général d'étudier tous les moyens à mettre en œuvre pour permettre à la société de se dégager de tous les investissements aventureux et de se recentrer sur son objet.

**M. Pierre Lellouche**. Très bien !

**M. le ministre de la défense**. En tant que client, l'Etat n'est pas là pour construire une défense nationale en fonction des problèmes rencontrés par les entreprises de l'armement (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République*) mais en fonction de la sécurité du pays. Je mettrai tout en œuvre pour accompagner diversifications, reconversions, développements, approfondissements, ouvertures sur des marchés nouveaux, mais, en aucun cas, je ne définirai le budget de la défense nationale en fonction de l'industrie de l'armement.

Enfin, à la demande de M. le Premier ministre, j'ai rencontré des représentants de pays qui sont décidés à acheter du matériel français, mais, c'est très clair, il faudra

une osmose entre la démarche du ministère de la défense et celle de l'industrie de l'armement, avec un suivi au niveau des pièces détachées, du service après-vente et de la prise en compte du marché extérieur. Je suis sûr que la France sera alors l'un des meilleurs pays en ce domaine.

Je confirme, enfin,...

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur le ministre...

**M. le ministre de la défense.** Je confirme enfin...

**M. le président.** Je vous en prie, et pas de geste de ce genre !

**M. le ministre de la défense.** Mon geste ne s'adressait pas à vous !

**M. le président.** Si vous ne concluez pas, le groupe UDF risque d'être privé de télévision. Cela vous est peut-être indifférent, mais pas à moi !

**Plusieurs députés du groupe socialiste.** C'est scandaleux ! Retirez-lui la parole.

**M. le ministre de la défense.** Je confirme enfin que la France s'engage à réaliser le programme Leclerc jusqu'au bout. Elle sera fidèle à ses contrats et à ses engagements. *(Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

#### AVENIR DE L'EUROPE SPATIALE

**M. le président.** La parole est à M. Henri Cuq.

**M. Henri Cuq.** Ma question s'adresse à M. François Fillon, ministre des technologies de l'information et de La Poste.

L'espace est pour les Français, nous le savons tous, un monde de rêve et de conquête, mais c'est aussi et surtout un secteur d'activité stratégique et industriel qui emploie directement ou indirectement, sur l'ensemble de notre territoire, notamment aux Mureaux, à Toulouse et à Suresnes, un grand nombre de professionnels de haute qualité et de chercheurs qui font honneur à notre pays.

La réussite d'Ariane est la preuve de cette présence française et européenne dans ce secteur et de la priorité que la France a toujours entendu donner à la conquête spatiale.

Pourtant, monsieur le ministre, ces dernières années, après la conférence de Munich, puis celle de Grenade, les projets européens ont connu des heures difficiles. L'abandon de la navette Hermès a, en effet, porté un coup d'arrêt à de nombreux programmes de recherche menés par notre industrie aéronautique et spatiale et l'a conduite à une profonde restructuration.

Après tant de vicissitudes, le Conseil de l'Agence spatiale européenne qui s'est tenu récemment à Toulouse était attendu et redouté par l'ensemble des personnels de cette industrie. Pouvez-vous nous indiquer quelles lignes de conduite pour l'avenir de l'Europe spatiale y ont été arrêtées et quelles en seront concrètement les conséquences sur l'industrie aéronautique et spatiale française ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

**M. Robert Pandraud.** Très bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des technologies de l'information et de La Poste.

**M. François Fillon,** *ministre des technologies de l'information et de la poste.* Il y a quelques semaines, monsieur le député, ils étaient assez peu nombreux ceux qui pronostiquaient un succès aux ministres des quatorze pays de l'Agence européennes, qui se sont réunis à Toulouse la semaine dernière.

Depuis 1990, en effet, l'Europe spatiale était en panne. L'absence d'accord entre les Allemands et les Français et l'abandon du programme Hermès avaient conduit à l'échec de la conférence de Munich puis de celle de Grenade, et les risques d'une explosion de l'Europe spatiale, à Toulouse, étaient réels, avec, en particulier, la possibilité de voir l'Allemagne ou l'Italie contracter directement avec la NASA et se désintéresser progressivement des programmes européens.

Ce risque est désormais écarté. Les quatorze pays de l'Agence européenne se sont mis d'accord à l'unanimité sur un programme en trois points : priorité au transport spatial, à Ariane 5 ; participation raisonnable à la station mondiale construite par les Américains, les Russes, les Canadiens, les Japonais et, désormais, les Européens et, enfin, maintien des programmes scientifiques de l'Agence.

Il s'agit d'un succès non seulement pour l'Europe, qui a retrouvé sa cohésion, mais aussi pour la France : elle maintient sa position de chef de file dans le domaine des lanceurs avec Ariane 5 ; elle acquiert une vraie compétence dans le domaine du transport spatial puisqu'elle construira le cargo chargé de ravitailler la station et la capsule qui emmènera les équipages européens vers la station – ces deux engins seront notamment construits par l'Aérospatiale aux Mureaux, dans la région bordelaise et dans celle de Toulouse ; elle conserve enfin une capacité d'agir seule dans un domaine où elle excelle, c'est-à-dire celui de l'observation de la Terre avec Spot 5.

Monsieur le député, pour une fois que l'Europe réussit, ne boudons pas notre plaisir ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

#### AVENIR DE L'INDUSTRIE TEXTILE

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Jacques Delvaux.

**M. Jean-Jacques Delvaux.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'industrie.

Monsieur le ministre, je souhaite vous faire part de la vive inquiétude que suscite, dans le milieu du textile et de l'habillement, la publication de deux rapports particulièrement pessimistes sur son devenir. En effet, ils lui prédisent un avenir de chômage puisqu'ils prévoient la suppression de 850 000 emplois d'ici à douze ans dans les usines européennes. Ces prévisions sont malheureusement corroborées par la situation actuelle du secteur plus particulier de la confection. C'est ainsi, à titre d'exemple, que dans ma circonscription, à Saint-Omer, l'effectif des personnes employées dans l'habillement est passé en cinq ans de 2 500 à 800 personnes.

La situation de la confection est préoccupante, dans la mesure où il s'agit d'un secteur à très forte main-d'œuvre, qui se trouve en concurrence directe avec l'étranger.

Depuis plusieurs années, ce secteur s'oriente d'ailleurs dans la voie d'une mutation en profondeur vers le circuit court de distribution sur lequel il peut encore être compétitif. Pour autant, l'Etat se doit d'accompagner cette mutation par des mesures fortes. Pour cela, il faut un développement concerté encore plus grand de la flexibilité du temps de travail et une réduction de charges

pour les entreprises de main-d'œuvre luttant dans un contexte international. De telles mesures courageuses donneraient aux entreprises françaises les moyens d'être aussi compétitives que leurs homologues anglaises ou espagnoles.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, me préciser votre position sur les propositions que je vous fais et m'indiquer les suites que vous entendez leur donner ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'industrie.

**M. Yves Galland, ministre de l'industrie.** Monsieur le député, les rapports que vous citez sont effectivement préoccupants pour l'avenir de l'industrie textile, laquelle occupe dans notre pays 300 000 emplois et joue un rôle important pour l'aménagement du territoire dans les zones rurales.

Je ferai quatre observations.

Les deux premières sont liées à la situation nationale. D'abord, l'allègement de 13 p. 100 des charges sur les bas salaires a été vécu par l'industrie textile comme une bouffée d'oxygène indispensable, ainsi que me l'ont confirmé les responsables de cette industrie en difficulté.

Ensuite, nous devons intensifier notre aide en faveur de cette industrie, en particulier par la mise en place de procédures ANVAR, d'aides à l'exportation, d'aides à la formation et, comme vous l'avez indiqué, par l'aménagement du temps de travail et par la flexibilité.

Mes deux autres observations tiennent, elles au contexte international.

Après les accords de Marrakech, il n'est pas possible que nous ne fassions pas preuve d'une très grande rigueur sur les problèmes de contrefaçon, de dumping et d'organisation du travail. C'est ce que j'indiquerai lors du prochain conseil « industrie », qui se réunira le 6 novembre prochain. Ces accords doivent être respectés.

En second lieu, ainsi que l'a indiqué le Président de la République et confirmé le Premier ministre, le Gouvernement n'abdiquera pas sur le problème des dévaluations compétitives au sein de l'Union européenne. Ces dévaluations sont contraires à l'esprit de l'Union économique et monétaire. On ne peut pas nous expliquer aujourd'hui qu'il n'est pas possible d'aider les industries qui sont particulièrement touchées par ces dévaluations. Le Gouvernement et moi-même sommes bien déterminés à faire en sorte que la Commission européenne prenne enfin conscience que, face à ces dévaluations compétitives, il convient d'apporter une réponse européenne, en particulier en faveur de l'industrie textile. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.

#### RESTRUCTURATIONS MILITAIRES

**M. le président.** La parole est à M. Charles Fèvre.

**M. Charles Fèvre.** Ma question s'adresse à M. le ministre de la défense.

La récente loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, monsieur le ministre, comporte notamment la définition de zones prioritaires

de développement économique et de revitalisation rurale. Or vous avez décidé, le 27 septembre dernier, une série très importante de dissolutions, de transferts et de restructurations d'unités militaires, qui créent de graves problèmes dans certaines petites villes et dans le milieu rural qui les entoure. C'est le cas, de Langres, en Haute-Marne, ville de 10 000 habitants – c'est l'une des plus petites villes à être touchées par votre plan de restructuration – qui perd le 711<sup>e</sup> groupement des essences, soit quarante familles et une centaine d'appelés. Pourtant, il y a un an et demi, j'avais reçu personnellement des assurances formelles de votre prédécesseur. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Ce cas n'est cependant pas particulier et, en vérité, il pose un problème général et de principe. Lorsqu'on sait que Langres et tout le secteur du Sud haut-marnais viennent d'être classés dans les zones prioritaires d'aménagement justifiant, selon l'article 42 de la loi du 4 février 1995, « des politiques renforcées et différenciées » de développement en raison de leurs handicaps, on se si les décisions que vous avez prises fin septembre, n'auraient pas dû épargner les secteurs géographiques en difficulté. Cela aurait permis à votre politique d'être en conformité avec les préoccupations du Gouvernement en matière d'aménagement du territoire.

En tout cas, sur le plateau de Langres, qui est une zone défavorisée et fragile, votre décision a des effets psychologiques négatifs dans la mesure où elle suscite la résignation plutôt qu'elle n'incite à surmonter les difficultés.

Ma question est donc double. Compte tenu des arguments que je viens de développer, pouvez-vous, monsieur le ministre, revenir sur votre décision ?

Sinon, pouvez-vous vous engager à offrir une compensation sérieuse qui consisterait à délocaliser à Langres une autre unité ou un service de votre ministère ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la défense.

**M. Charles Millon, ministre de la défense.** Monsieur le député, je ne connais pas un seul élu local qui se félicite des restructurations militaires, car il est évident que toute restructuration militaire implique la fermeture d'un certain nombre d'unités et le déménagement d'autres.

**M. Robert Pandraud.** Très juste !

**M. le ministre de la défense.** Toutefois, lorsque l'on réclame une baisse des dépenses publiques, on doit accepter solidairement une réduction des dépenses militaires et donc des restructurations.

**M. Robert Pandraud.** Très juste !

**M. le ministre de la défense.** Vous avez voté cette réduction, je la mets en œuvre !

**M. Robert Pandraud.** Très bien !

**M. le ministre de la défense.** Monsieur le député, vous me demandez de revenir sur une décision qui concerne quinze familles – je dis bien, quinze familles, car toutes les autres personnes concernées sont célibataires. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*) et qui n'entraîne pas, en fait, de conséquences graves sur l'aménagement du territoire.

J'accompagnerai la reconversion et l'aménagement du territoire. Et je suis prêt, si vous le souhaitez, à vous recevoir pour imaginer des solutions qui permettront une



adaptation de cette décision. Mais, en toute hypothèse, je ne peux revenir sur celle-ci. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Robert Pandraud.** Parfait !

#### FILIERE BIOCARBURANTS

**M. le président.** La parole est à M. Gérard Boche.

**M. Gérard Boche.** Ma question s'adresse à M. le Premier ministre et concerne le développement de la filière biocarburants.

A de multiples reprises, comme votre prédécesseur, vous avez manifesté, monsieur le Premier ministre, votre soutien ferme et actif à la création d'une filière biocarburants, notamment à partir des céréales cultivées sur la jachère industrielle. Récemment encore lors de l'inauguration d'une usine de production de diester à Grand-Couronne, vous avez affirmé votre détermination à poursuivre dans cette voie.

Malheureusement, comme vous le savez, cette filière naissante reste sous la menace de la Commission européenne, qui conteste la conformité au droit européen des mesures fiscales françaises spécifiques aux biocarburants, comme l'exonération de la TIPP. En outre, une demande de dérogation faite auprès de la Commission, afin d'obtenir la consolidation de la fiscalité française des biocarburants dans l'attente de l'adoption du projet de directive européenne, n'a pas obtenu de réponse.

Récemment, le ministre de l'agriculture, Philippe Vasseur, et son homologue allemand ont fait une intervention commune auprès du commissaire européen chargé de l'agriculture afin de montrer l'attachement des deux pays au développement des biocarburants et leur parfaite convergence de vues sur ce dossier pour la lutte stratégique pour l'agriculture et contre la pollution automobile – à cet égard, je vous renvoie à l'exemple américain.

Que se passera-t-il, monsieur le Premier ministre, dans le cas où la demande française ne trouvait pas une issue favorable auprès de la Commission européenne ? Les surfaces consacrées aux biocarburants seront-elles maintenues dans l'état actuel ? Les investissements à long terme seront-ils bloqués ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.

**M. Philippe Vasseur, ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation.** Monsieur le député, le scénario catastrophe qui sous-tend votre question n'est absolument pas envisageable. La filière biocarburants est, en France, très performante ainsi que, comme vous l'avez rappelé, le Premier ministre l'a souligné, le 2 octobre dernier, en inaugurant un nouvel équipement à Grand-Couronne.

Les perspectives restent ouvertes puisque les biocarburants, les carburants produits à partir des cultures végétales, représentent aujourd'hui moins de 1 p. 100 de l'ensemble. Et quand on connaît les problèmes de pollution qui se posent dans nos villes, on voit qu'ils ont de l'avenir.

Vous exprimez des craintes. Eh bien, je vais vous dire une chose : du côté de Bruxelles, la sortie est proche (« Ah ! » sur divers bancs.) Vous avez rappelé qu'avec mon

collègue allemand Borchert, nous avons mené conjointement une démarche auprès de M. Fischler, le commissaire à l'agriculture. Nous venons d'obtenir une réponse : les négociations vont reprendre. Le 8 novembre – c'est tout proche –, une réunion technique aura lieu, et j'ai bon espoir que l'on débouche, d'abord, sur une dérogation à la directive n° 92-81 concernant la fiscalité, puis, très rapidement, sur la définition d'une nouvelle directive.

Ne soyez pas inquiet : il n'y aura pas en matière de biocarburants de réduction des surfaces et de fermeture des usines. Au contraire, je crois que nous pourrions étendre les surfaces réservées aux biocarburants et accroître la production de nos usines. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### CANAL RHIN-RHÔNE

**M. le président.** La parole est à M. Joseph Klifa.

**M. Joseph Klifa.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

Monsieur le ministre, j'ai entendu, ce matin, avec beaucoup de satisfaction la réponse que vous avez apportée à notre collègue qui vous interrogeait sur la faisabilité du canal Rhin-Rhône. Nous avons donc noté avec plaisir que la loi sur l'aménagement du territoire serait respectée par le Gouvernement et nous vous donnons acte de vos propos qui gommant par là même les déclarations malheureuses d'un autre ministre à Strasbourg, il y a quelques jours.

Reste cependant une inquiétude. Pour que la réalisation de la section du canal de Mulhouse-Niffer, qui est achevée et a coûté 400 millions de francs, soit pleinement opérationnelle, il faudrait réhausser trois ponts afin d'augmenter le tirant d'eau pour que les péniches puissent l'emprunter à vide. Malheureusement, cette décision ne dépend pas de votre ministère, monsieur le ministre, mais de celui de votre collègue chargé de l'économie, des finances et du Plan et dont la tutelle s'exerce sur le FDES.

Ma question est donc simple : pensez-vous pouvoir le persuader de débloquer les 31 millions de francs qui manquent dans le budget pour réaliser cette opération ? (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur le député, la grande écluse de Niffer est en service depuis le premier semestre, et le comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables que j'ai présidé au début de la semaine dernière a décidé d'affecter 109 millions à une deuxième tranche de travaux : c'est elle qui permettra de rehausser les trois ponts. Ma réponse à votre question est donc positive. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### POLITIQUE DE LA FAMILLE

**M. le président.** La parole est à Mme Bernadette Isaac-Sibille.

**Mme Bernadette Isaac-Sibille.** Ma question s'adresse à Mme le ministre de la solidarité entre les générations.

La politique familiale est une des priorités du Président de la République, qui écrivait récemment : « La compensation des charges familiales doit être un droit ouvert à tous les parents. Ne confondons pas politique familiale et politique sociale. » En effet, n'oublions pas que les enfants, qui sont les consommateurs d'aujourd'hui, seront les actifs de demain qui paieront les retraites des célibataires et des ménages sans enfant.

Dans les forums régionaux qui se tiennent actuellement dans toute la France, il ressort très nettement que ceux qui y participent refusent l'extension des conditions de ressources à toutes les prestations et allocations familiales, leur fiscalisation et une modification du quotient familial.

Pouvez-vous, madame le ministre, me confirmer que les arbitrages n'ont pas déjà été rendus ? Dans le cas contraire, à la limite, seule la fiscalisation pourrait être envisagée, à condition que les recettes supplémentaires – environ six milliards de francs – soient exclusivement affectées à la seule politique familiale. Quel est votre projet, madame le ministre ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à Mme le ministre de la solidarité entre les générations.

**Mme Colette Codaccioni, ministre de la solidarité entre les générations.** Madame le député, comme vous le savez, M. le Premier ministre m'a chargée, entre autres de préparer une loi-cadre sur la famille afin de donner une nouvelle ambition à notre politique familiale. A cette fin, il m'a demandé de mieux prendre en compte l'ensemble des besoins et des préoccupations des familles – vous savez aussi que la politique familiale est l'une de mes priorités – et de réfléchir aux moyens permettant de revenir à l'équilibre des comptes sociaux, au plus tard en 1997. Le Gouvernement a en effet la ferme ambition de concilier la nécessaire résorption des déficits, tout en dégageant les marges financières nécessaires pour répondre aux besoins des familles et mener une politique familiale volontariste. Ces deux missions ne sont pas contradictoires. Il convient, au contraire, de mieux déterminer les orientations prioritaires de la politique familiale.

Lundi dernier, j'ai participé à un forum régional dans le Nord-Pas-de-Calais ; hier, j'ai assisté à un autre forum dans la région du Centre et lundi prochain, je serai en Languedoc-Roussillon où se tient le dernier forum. Nous en aurons alors terminé avec les forums régionaux. Cette très large consultation sur le terrain est intéressante et fructueuse. Elle permet de faire le point sur les éléments de convergence et de divergence.

Comme vous l'avez souligné, madame le député, une très forte opposition s'est manifestée à l'encontre de la mise sous conditions de ressources des allocations familiales. Cela dit l'imposition des allocations familiales ou la modulation de celles-ci, tout comme la possibilité de mettre en œuvre des réformes structurelles fondées sur les principes de simplification, d'équité et d'universalité des prestations familiales, ne constituent que des pistes de réflexion qui sont abordées lors de ces rencontres.

Bien évidemment, madame le député, les arbitrages n'ont pas été rendus. Il faut d'abord que les forums se terminent, qu'un rapport soit soumis au Parlement et que le débat social prévu pour mi-novembre ait eu lieu.

Pour vous, comme pour moi, il est évident que l'avenir de notre pays dépend étroitement et fondamentalement des familles. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

#### Suspension et reprise de la séance

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

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures vingt sous la présidence de Mme Nicole Catala.*)

#### PRÉSIDENTE DE Mme NICOLE CATALA, vice-président

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

2

#### LOI DE FINANCES POUR 1996 (DEUXIÈME PARTIE)

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

**Mme le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1996 (n<sup>os</sup> 2222, 2270).

#### AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ÉQUIPEMENT ET TRANSPORT (*suite*)

**Mme le président.** Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

Ce matin, l'Assemblée a commencé d'entendre les orateurs inscrits.

La parole est à M. Jean-Pierre Balligand.

**M. Jean-Pierre Balligand.** Madame le président, mesdames, messieurs, où est donc passée l'« invincible armada » de Charles Pasqua ?

La France avait une grande ambition : réarticuler la ville et la campagne. On annonçait le grand retour de l'Etat. Enfin, une vraie politique transversale – et non plus verticale – de l'Etat serait appliquée : il ne s'agirait plus, ici, de l'école nationale ou du conseil général des Ponts et chaussées, là, de Bercy ou de ses directions du budget ou du Trésor, ni ailleurs encore des ingénieurs agronomes. Bref, une vraie politique transversale devait être conduite ! A tout cela, pendant presque un an et demi, dans cet hémicycle ou dans celui du Sénat, nous y avons travaillé tous ensemble, et quelquefois, comme cela a été mon cas, en commission spéciale, y compris avec le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, alors même que j'étais le représentant de l'opposition.

Déjà, lors de la discussion du budget de 1995, nous avons été un certain nombre d'élus à nous interroger sur l'effort qui avait été consenti. Certes, la loi de finances initiale comportait une augmentation de crédits. Mais cet effort n'était pas à la hauteur des ambitions affichées. On nous avait conseillé d'attendre un an, puisque la loi Pasqua s'appliquerait en 1995 et qu'elle trouverait son rythme de croisière l'année suivante.

Nous y voici. Mais c'est comme l'« invincible armada » : on voit petit à petit les bateaux couler, à tout le moins prendre l'eau.

Je prendrai deux exemples généraux : la politique de la SNCF et le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

La politique de la SNCF d'abord.

Monsieur Pons, vous êtes réputé être un politique, et même un fin politique. Vous êtes à la tête d'un grand ministère couvrant l'aménagement du territoire et les transports. On aurait pu penser que le fin politique que vous êtes et que le poids qui est le vôtre dans le Gouvernement vous permettrait d'avoir une vision globale, de ne pas définir une politique de la SNCF ici et de faire le contraire en termes d'aménagement du territoire.

De toute évidence et à moins que l'on n'entende un discours différent de celui que vous avez tenu ce matin, la grande ambition d'aménagement du territoire pour ce qui concerne la politique de la SNCF est totalement démentie.

Quant au fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, il dépassera les 3 milliards de francs du fait du doublement de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes.

Lors de la discussion de la loi Pasqua, nous avons dit, sur tous les bancs de cette assemblée, que le fonds devait servir non pas au désengagement de l'Etat sur les contrats Etat-régions, mais précisément à des investissements supplémentaires qui n'étaient pas financés dans le cadre de ces contrats.

Or que voit-on dans le projet de loi de finances qui nous est soumis ? Un désengagement de l'Etat concernant des dépenses inscrites auparavant au budget général, le compte d'affectation spéciale tel que les députés l'avaient créé venant en substitution.

Monsieur le ministre, après ces quelques phrases générales, je développerai mon propos à partir de quatre points : la prime d'aménagement du territoire, le fonds national d'aménagement et du développement du territoire, le fonds national de développement des entreprises et, enfin, la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale.

S'agissant de la PAT, on observe une diminution de 5,78 p. 100 en autorisations de programme, soit 250 millions de francs, et de 2,54 p. 100 en crédits de paiement, soit 335 millions.

On nous affirme que, les crédits étant cumulés, il y aura environ 1,4 milliard de disponible. Mais je crois savoir que les annulations de crédits ont porté sur 950 millions ! Et il ressort des réponses qui ont été apportées par le ministère au questionnaire de notre collègue Yves Deniaud, que j'ai eu à ma disposition par l'intermédiaire de la commission des finances, que quatre-vingts dossiers ont été engagés en 1995 et que cent cinquante sont en instance. Le ministère affirme en outre que l'on a retrouvé un certain rythme d'investissement.

Pour ce qui concerne la PAT, les crédits de paiement ne posent pas de problème. Il n'en est pas de même des autorisations de programmes ! Ma vieille expérience de

rapporteur de ces questions dans cette assemblée me fait dire qu'il vaut mieux provisionner en autorisations de programme. Nous disposons de trois ans pour que les entreprises réalisent leurs projets – ce sera cinq ans par extension. Nous disposons donc d'un certain temps. Mais le CIALA – le comité interministériel des aides à la localisation des activités – doit aussi être en mesure d'agir. Or ce n'est pas en diminuant les autorisations de programme que l'on parviendra à conduire une bonne politique de croissance des investissements étrangers en France.

En ce qui concerne le Fonds national d'aménagement et de développement du territoire, c'est la catastrophe intégrale !

Lorsque le FIAT, le FIDAR, le FIAM, le GIRZOM et autres fonds ont été fusionnés, nous avons tous dit, en particulier au groupe socialiste, que cette opération ne devrait pas aboutir à une diminution de crédits. Or que voit-on ? Une diminution des autorisations de programme de 25 p. 100 et des crédits de paiement de 13 p. 100.

Des comparaisons sont quelquefois nécessaires. Eh bien ! Comparons !

Dans la loi de finances initiale pour 1993, la somme des fonds concernés atteignait 1 682 millions. En 1994, il ne s'agissait déjà plus que de 1 640 millions. Avec la loi de finances initiale pour 1995, nous sommes passés à 2,06 milliards, ce qui traduisait une volonté d'augmentation. Mais votre projet de loi de finances pour 1996 ramène ce chiffre à 1 508 millions, soit quelque 500 millions de coupes claires !

Comment ne pas voir dans cette réduction une rupture de l'engagement qui avait été pris ici même devant l'ensemble des députés ?

J'en arrive au Fonds national de développement des entreprises.

Ainsi que je vous l'ai répété plusieurs fois, mes chers collègues, comme M. Borotra, le véritable aménagement du territoire commande de se demander en premier lieu comment on peut créer des entreprises dans notre pays, comment on peut faire naître les conditions de leur création. Le vrai développement territorial, ce n'est pas l'assistance, ce n'est pas la mise sous perfusion des territoires : c'est la création des conditions du développement, et pas seulement en Ile-de-France. D'ailleurs, n'a-t-on pas défini un régime discriminatoire pour les régions en difficulté ?

Pourquoi le FNDE n'est-il toujours pas créé ? Voilà une vraie question politique ! Pourquoi ce blocage ?

Ces questions me conduisent à parler des moyens, et donc de la DATAR.

Quelle destinée ! La DATAR a déjà des problèmes. Elle a organisé le grand débat sur l'aménagement en territoire et elle est en train de mettre en place les dispositifs de la loi Pasqua. Mais il n'y a pas que les décrets d'application, monsieur le ministre ! Il faut maintenant gérer les dispositifs et s'assurer que les fonds seront utilisés à des fins d'aménagement du territoire !

La PAT est en passe de disparaître. On dit que les crédits sont peu consommés. Est-ce que c'est parce qu'il y a peu de dossiers ? Ce sont quatre-vingts dossiers qui ont été traités en 1995, et cent cinquante sont en instance. Ce n'est pas si mal ! Mais il y a peut-être autre chose.

Peut-être Bercy veut-il – pour être très clair c'était le rêve de l'administration des finances quand elle était Rue de Rivoli – avoir de nouveau la haute main sur les primes d'aménagement du territoire ? Ainsi, lorsqu'il y a, pour une localisation, concurrence avec l'Espagne, le pays de

Galles ou l'Allemagne, par exemple, il faut dé plafonner les aides et accorder, au lieu de 50 000 ou 70 000 francs par emploi créé selon les zones, 80 000 ou même 100 000 francs. Nos concurrents accordent, on le sait, de quatre à huit fois plus d'aides, y compris dans les pays ultra-libéraux.

Voilà comment les choses fonctionnent en Europe !

S'il y a peu de consommation des crédits de la PAT, n'est-ce pas dû à l'attitude de Bercy ? On s'en tient à 50 000 francs dans les zones où l'on accordait auparavant 35 000 francs, et l'on va jusqu'à 70 000 francs dans d'autres, mais on n'accorde pas un centime de plus. Dans ces conditions, un grand nombre de dossiers nous échappent.

Pour le dossier des semi-conducteurs, qui est un dossier intéressant la France, vous savez très bien qu'il faudra plus d'un milliard de PAT. Si l'on tarit la PAT, si l'on en redonne le contrôle à Bercy, c'en sera fini de la politique d'aménagement du territoire ! C'est clair, ce ne sont pas le ministère de l'économie ni ses directions du Trésor ou du budget qui feront une politique d'aménagement du territoire ! Ce que je dis là est un truisme, mais il faut le rappeler du haut de cette tribune.

**Mme le président.** Monsieur Balligand, je vous indique que votre temps de parole est expiré.

723 **M. Jean-Pierre Balligand.** Je vous prie d'excuser ce dépassement, madame le président, mais j'ai presque fini.

Que se passe-t-il exactement au niveau de Bercy en ce qui concerne la prime à l'aménagement du territoire ? Que se passe-t-il au CIALA ?

Par ailleurs, on supprime les crédits des bureaux de la DATAR à l'étranger. On nous affirme que la direction des relations économiques extérieures – je pense à M. Tordjman – voudrait reprendre tout cela. Mais j'invite mes collègues de la majorité à faire attention de ne pas supprimer 400 000 francs ici ou là, car les moyens pour faire aboutir les dossiers à partir de Francfort, de Tokyo ou de New York ne sont déjà pas très importants.

N'a-t-on pas, là encore, le projet de permettre une gestion exclusive non pas de la DATAR, mais de Bercy ?

Enfin, pourquoi avoir créé un commissariat à la réforme de l'Etat ? Il s'agit d'une structure de plus alors que l'on prétend moderniser l'Etat. Que fait-il ? Il s'approprie les délocalisations des administrations et affirme : ce n'est plus la DATAR, c'est moi !

Quel est à cet égard la politique de l'Etat ?

En guise de conclusion, je rappellerai que de nombreux élus, dont de nombreux députés, qui avaient cru – abusivement, les pauvres ! – aux grandes ambitions affichées dans le cadre du grand débat et de la loi d'orientation sur l'aménagement du territoire, demandent aujourd'hui ce qu'il en est de la politique de l'aménagement du territoire.

Après avoir pris l'exemple de l'Invincible Armada, je me référerai au titre d'un film pour dire que c'est maintenant Recherche désespérément une politique d'aménagement du territoire pour notre bon pays de France. (*Sourires.*)

Ces questions sont relativement graves. Il y a toujours eu de la part de la direction du Trésor et de celle du budget des tentatives pour arrêter la politique transversale de l'Etat sous prétexte qu'elle est trop coûteuse. J'aimerais que l'on ait, au moins sur ces questions, des éclaircissements, car il s'agit de véritables enjeux de pouvoir au sein de l'administration française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur Balligand, je vous connais depuis longtemps et j'ai trop de respect pour vous pour vous laisser dans cet état d'esprit un peu morose.

Vous avez parlé de l'Invincible Armada. Mais, que je sache, vous n'étiez pas parmi les combattants...

**M. Jean-Pierre Balligand.** Si !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Si ma mémoire est bonne, vous n'avez pas voté la grande loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. C'est dire si elle était de votre part l'objet d'une certaine suspicion.

En ce qui concerne la SNCF, nous examinerons le problème en ayant à l'esprit trois considérations : une considération économique et financière, une considération d'aménagement du territoire et une considération sociale.

La SNCF est une grande entreprise qui a une grande histoire et, quand on en parle, me vient toujours à l'esprit la Résistance rail. Il faut se garder de lancer des cris qui risqueraient de provoquer le trouble et le doute à l'égard de travailleurs qui sont dans une grande entreprise et qui sont inquiets.

Quant au fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, j'ai présidé son comité de gestion il y a quelques jours. Je vous signale que j'ai modifié le décret afin que la volonté du législateur soit entendue. J'ai indiqué que l'année 1995 était un début et que je réunirais à nouveau le comité de gestion dès le mois de janvier 1996 afin que nous puissions, avec les représentants du Parlement, examiner la programmation pour l'avenir et que ce fonds ait véritablement la vocation que la « grande armada » lui destinait. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

**M. Marc-Philippe Daubresse.** Madame le président, mesdames, messieurs, ainsi que la discussion de ce matin le montre, le budget de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports est fondamental. Cela n'est pas dû seulement à l'importance de la masse financière qu'il draine, mais aussi aux enjeux politiques qu'il soutient – je pense notamment à l'entrée de la France dans le XXI<sup>e</sup> siècle.

Or nous nous trouvons cette année confrontés à un dilemme que le ministre a bien résumé dans ses propos introductifs : comment parvenir à contenir la dette et les déficits publics de notre pays, y compris ceux de la SNCF et d'Air France, et préparer simultanément l'entrée de la France dans cette Europe des transports du troisième millénaire ?

De ce point de vue, le budget qui nous est présenté aujourd'hui se trouve à la croisée des chemins. Il porte en effet en lui toutes les questions fondamentales qui se poseront à nous pour l'avenir, mais il ne fait qu'esquisser certaines réponses. Vous ne vous étonnez donc pas que je consacre l'essentiel de mon propos, au nom du groupe de l'UDF, à la politique des transports qui constitue sans

doute l'un des chantiers les plus importants de cette grande politique de l'aménagement du territoire qui vient d'être évoquée.

Monsieur le ministre, le projet que vous nous présentez apparaît incontestablement comme un projet sérieux dans ses finalités même s'il est modéré dans ses moyens. Mais il prête à réfléchir quand on examine la situation périlleuse dans laquelle se trouve le secteur des transports et, singulièrement, certaines entreprises publiques.

Il faut se féliciter de la poursuite de la politique courageuse qui a été engagée l'an dernier par Charles Pasqua et par Bernard Bosson au sein du gouvernement de cohabitation précédent, et que vous poursuivez activement, monsieur le ministre, avec l'aide de Mme Idrac pour ce qui concerne les transports. Cette politique consacre en effet les choix qui ont été effectués l'an dernier par le gouvernement de l'époque alors que la France présidait le Conseil européen des transports.

Le budget des transports doit tenir compte de plusieurs considérations.

D'abord, il doit être inspiré par l'Etat et non plus, comme on l'a trop souvent vu dans le passé, par certains lobbies ferroviaires ou routiers.

Ensuite, il doit s'engager dans une politique multimodale tant pour le transport des voyageurs que pour le transport des marchandises.

Enfin, il doit s'inscrire dans la durée, car on ne peut pas investir dans le secteur des transports, qu'il s'agisse des transporteurs routiers, de ceux qui s'occupent de transports combinés ou de la grande maison qu'est la SNCF, sans la garantie de la pérennité des investissements.

De même, ce budget doit s'inspirer de ce que font nos voisins européens et tenir compte des politiques qui sont actuellement mises en place partout en Europe.

Le groupe de l'UDF constate que ce budget porte encore les stigmates de la crise. Mais la faute à qui ? Nous héritons d'une situation issue d'une dizaine d'années pendant lesquelles, face aux problèmes qui se posaient,...

**M. Jean-Louis Idiart.** Ils se posaient déjà avant 1958 !

**M. Marc-Philippe Daubresse.** ... toute une série de gouvernements n'ont pas voulu prendre les décisions courageuses qu'il nous faut prendre aujourd'hui. Le gouvernement actuel est donc bien placé devant un dilemme venant du fait qu'il doit prendre des décisions courageuses que d'autres, en leur temps, n'ont pas prises.

L'exemple de la SNCF est d'ailleurs caractéristique à cet égard. La SNCF absorbe une grande partie du budget des transports – plus de 43 milliards de francs. Elle est au cœur du développement du transport intermodal et, M. le rapporteur spécial l'a bien indiqué ce matin, tout ce qui peut être fait en faveur d'un mode alternatif par rapport au tout routier ou d'un mode de transport combiné, qui est devenu un véritable mode, est tout à fait utile non seulement en termes de coût financier mais aussi en termes de coût social. De plus, c'est en procédant ainsi que nous protégerons l'environnement et assurerons la sécurité des usagers pour le XXI<sup>e</sup> siècle.

La SNCF joue donc un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire et, je le dis ici haut et clair, les théories ultra-libérales selon lesquelles l'Etat ne doit pas y mettre d'argent font fausse route. Il faut à l'évidence que l'Etat reprenne à sa charge une partie des dépenses et des déficits de cette entreprise, à la condition

toutefois – je le dis au passage pour M. Balligand – qu'y règne une plus grande transparence de gestion. Il faut en effet que l'on soit sûr que l'affectation de l'argent investi correspond bien à celle décidée que l'on sache si les infrastructures prioritaires décidées par le Gouvernement, demandées par le Parlement sont bien mises en œuvre dans l'ordre que nous voulons et que la SNCF ne fasse pas ses propres choix dans son coin ou n'entoure pas sa gestion d'une sorte de brouillard pour éviter que l'on sache où part l'argent. En contrepartie de cette participation de l'Etat, il est en effet normal que la SNCF, en concertation avec sa direction et ses personnels, mesure les conséquences de sa gestion.

Ce partenariat entre l'Etat et l'entreprise doit être placé sous le signe de l'équité et de la responsabilité et doit se concrétiser par la voie contractuelle. C'est tout l'enjeu du contrat de plan qui est actuellement en négociation. Pour que l'Etat puisse financer la SNCF, celle-ci doit se réformer concrètement et rapidement. A terme, il nous faudra renverser la charge de la preuve et n'accorder l'aide de l'Etat qu'en contrepartie des réformes réalisées et de la mise en œuvre des objectifs qui auront été décidés par le Gouvernement et le Parlement.

S'agissant d'Air France, je n'insisterai pas. M. Gilbert Gantier a dit des choses tout à fait importantes ce matin sur son endettement financier, qui a été ramené de 33 milliards à 20 milliard de francs. Pour autant l'objectif initial de moins de 1,2 milliards ne sera pas atteint cette année. Il faut rappeler que les grèves des mois derniers auront coûté 180 millions de francs à l'entreprise, ce qui compromet pour un temps ses chances de réussite. Nous savons bien, nous, sur ces bancs, que le maintien du pavillon d'Air France pour le XXI<sup>e</sup> siècle n'est pas une chose acquise et que nous pourrions bien nous retrouver avec des avions de British Airways dans le ciel français si certaines mesures ne sont pas prises et si Air France ne se prépare pas un peu mieux à la déréglementation du marché aérien.

Je voudrais maintenant dire un mot des routes et des fonds spéciaux d'aménagement du territoire. Si l'on intègre le compte d'affectation spéciale, les crédits de paiement des routes pour 1996 augmentent de 20,8 p. 100, du fait de l'inscription au fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables de 1,650 milliard de francs. Bien sûr, il faut se féliciter de l'augmentation de ces crédits. De plus, le Gouvernement met en place des actions pour revaloriser les chaussées, pour renforcer les aménagements de sécurité et poursuit des programmes importants pour l'aménagement du territoire. A ce propos, on ne peut pas dire que l'on veut le développement rural et une bonne desserte des différentes régions de France et refuser simultanément la construction d'autoroutes, comme celles qui desserviront Vierzon, Brive ou Clermont-Ferrand !

Par ailleurs, nous assistons à une débudgétisation d'une partie des crédits alloués aux autoroutes et les fonds d'investissement du transport terrestre sont affectés à des usages qui n'étaient pas ceux que nous souhaitions initialement. Nous sommes nombreux à penser sur ces bancs que ces fonds devraient être prioritairement consacrés précisément non seulement au financement de ces infrastructures indispensables d'aménagement du territoire, bien sûr, à l'accompagnement de certains programmes autoroutiers mais aussi à la poursuite des programmes de TGV Est et Sud-Est notamment, dont l'aboutissement suppose la mise en œuvre de moyens supplémentaires. En effet, nous venons de voter la première partie du projet de budget de l'Etat et nous savons bien

que nous n'aurons pas les moyens financiers d'y faire face. Il faut donc consacrer prioritairement les crédits des fonds d'investissement du transport terrestre au renforcement des infrastructures ferroviaires indispensables et à la mise en œuvre de nouveaux modes comme les voies navigables ou le transport combiné.

Vous comprendrez qu j'insiste un peu sur le transport combiné – je m'adresse plus particulièrement à Mme Idrac, secrétaire d'Etat aux transports –, ayant l'honneur d'être le président du conseil du transport combiné, c'est-à-dire l'organisme qui regroupe tous les modes – voies navigables, SNCF, fédération des transporteurs routiers, ports maritimes, etc. Il est important que le Gouvernement confirme son volontarisme dans ce domaine car c'est, là aussi, un pari important pour l'avenir. L'an dernier, les crédits ont été multipliés par sept, passant de 50 millions à 350 millions de francs. J'avais alors indiqué que si nous voulions réellement atteindre un effet de seuil, c'est-à-dire que les transporteurs routiers se tournent vers ce nouveau mode de transport qui combine les différents modes existants, nous avons besoin d'un crédit significatif de l'ordre de 1 milliard de francs. Je souhaiterais, madame le secrétaire d'Etat, que vous puissiez nous confirmer le volontarisme du Gouvernement en la matière et que vous nous assuriez que les 350 millions de francs réservés au développement du transport combiné seront bien affectés à la prise en charge du péage d'infrastructures ferroviaires – c'est une méthode qui nous permet de prendre en charge une partie des coûts induits que sont les coûts environnementaux ou de sécurité – et ne disparaîtront pas dans le gouffre de la grande machine SNCF sans que l'on sache précisément à quoi il seront affectés.

S'agissant des voies navigables, l'effort est, cette année, significatif grâce au fonds d'investissement des transports terrestres. Il est de l'ordre de 270 millions de francs, mais les besoins sont considérables. La question de la rentabilité du canal Rhin-Rhône – on en a parlé tout à l'heure, lors des questions au Gouvernement – se pose certes, mais bien d'autres secteurs nécessiteraient des actions prioritaires. Je pense en particulier à tout ce qui touche à l'Escaut, à la Seine et à tout ce qui peut nous permettre de nous relier à l'Europe du Nord-Ouest. En tant qu'élu de la région Nord-Pas-de-Calais, vous comprendrez que je me fasse le porte-parole d'une région qui s'est unie pour que le canal Seine-Nord à grand gabarit qui reliera Paris à la mer du Nord soit rapidement mis en œuvre.

Paul Valéry a eu cette phrase intéressante : « Le problème avec notre époque c'est que l'avenir n'est plus ce qu'il avait l'habitude d'être. » En effet, le temps n'est plus où il suffisait de saupoudrer nos régions de kilomètres de bitume ou de voie ferrée pour gérer les flux marchands, sans perspective d'ensemble. L'an dernier, grâce au grand débat sur l'aménagement du territoire et à l'action très significative de la France au conseil des ministres européens des transports, nous avons pu dresser cette perspective d'ensemble, recenser les besoins, mettre tous les éléments en cohérence et lancer des lignes d'action. Il nous faut évidemment planifier tout cela dans le temps. Le budget est à la croisée des chemins car nous nous heurtons d'un côté à des considérations financières et, de l'autre, à des considérations d'investissement qui nécessitent de la durée et l'engagement d'importantes masses financières. Nous devons donc anticiper les grandes tendances d'avenir du transport, éviter la tentation de l'ultralibéralisme qui nous conduirait à n'avoir que des logiques financières, éviter aussi la tentation de l'ultraprotectionnisme qui nous ferait fermer les yeux sur ce qui se passe

dans les pays qui nous entourent. On ne peut ignorer en effet que l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, en particulier, sont en train de suivre des politiques humanistes et organisationnelles qui vont tout à fait dans le sens qu'il faut pour construire l'Europe des transports.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, c'est avec beaucoup d'espoir que le groupe UDF soutiendra votre projet de budget en espérant que seront honorés vos engagements et que tout ce qui touche au destin de la France dans l'Europe sera pris en compte dans une grande politique des transports. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Pierre Gascher.

**M. Pierre Gascher.** Le débat que nous avons aujourd'hui porte moins sur des chiffres que sur la volonté politique qui a présidé à l'établissement de ce projet de budget. Le dossier que vous reprenez, monsieur le ministre, a une histoire tellement marquée par les intérêts des grandes cités qu'il vous faudra de l'audace et du temps pour mener à bien les ventilations budgétaires qui s'imposent.

La discussion de la loi relative à l'aménagement du territoire, que nous avons votée l'année dernière, montre à elle seule la relative frilosité de la classe politique sur un sujet pourtant considéré comme extrêmement important. Il ne serait pas faux de dire que le lobby des grandes villes de France a, pour une part au moins, orienté le texte de la loi tant il est vrai que ce qui est laissé aux zones rurales, en termes d'avancées, est faible. L'aménagement du territoire n'est pas, contrairement à ce que l'on entend dire, une technique permettant de contrebalancer la force de la région parisienne par le renforcement de certains centres urbains, mais bien une volonté de faire vivre 60 millions de Français sur l'ensemble de ce territoire.

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Très bien !

**M. Pierre Gascher.** Donner plus de poids aux grandes villes aboutirait à l'effet contraire de celui recherché. Il serait bien plus judicieux de faire porter nos efforts sur la redynamisation des zones rurales qui sont prêtes à accueillir des industriels et une population qui se sent de plus en plus mal à l'aise dans les banlieues. Celles-ci, entités hybrides, ni ville ni campagne, ne résistent plus au changement social issu de la crise économique. Elles fabriquent une population en proie au doute et à la violence, nourrie par les injustices subies quotidiennement. La trop grande concentration urbaine doit être remise en cause. Elle est née des « trente glorieuses ». Il est dorénavant temps de voir dans l'espace français une chance pour les années futures et de ne pas penser le débat en termes de ville contre campagne mais plutôt en termes d'avenir, un avenir qui a besoin de prendre sa revanche sur un passé omniprésent.

Toutes les politiques d'aménagement conduites en France depuis des décennies ont abouti au dépeuplement des campagnes. Et lorsque les campagnes se vident du fait du manque d'équipements nécessaires à leur survie, le système des vases communicants amène les centres urbains à grossir. Pour s'adapter à cette nouvelle donne, ces derniers doivent créer sans cesse des structures matérielles ou institutionnelles, et ils sont toujours plus demandeurs de crédits publics alors que ceux-ci auraient pu servir à tout autre chose. Il est temps de s'apercevoir que le développe-

ment des très grands centres urbains a un coût fort élevé pour l'ensemble de la société en termes tant financiers que sociaux et que sa raison d'être ne procède que d'une croyance désuète dans le pouvoir intégrateur de ces grandes cités.

*A contrario*, on oublie trop souvent que les zones rurales disposent d'atouts considérables pour pallier les difficultés économiques et sociales que nous connaissons. Outre l'activité dite primaire, par définition très vivace dans ces régions, le développement du secteur secondaire peut y trouver un espace à sa mesure. Dans le même ordre d'idées, on peut estimer que les actions liées au tourisme, à la défense de notre patrimoine écologique sont, elles aussi, appelées à prendre leur essor, si l'on veut bien s'en donner la peine. Je sais bien, monsieur le ministre, que l'aménagement du territoire ne relève pas pas de votre seul ministère mais de beaucoup, peut-être de trop, de secteurs du Gouvernement.

L'ensemble de ces nouvelles activités ne pourra prendre corps dans nos campagnes que si les éléments indispensables à la vie de tous les jours sont réunis. En dépit de discours satisfaisants tenus au plus haut niveau sur la survie des services publics dans les villages, la rationalisation administrative exclut des pans entiers de la population de services de proximité pour lesquels ces habitants, qui sont des citoyens, payent pourtant des impôts. Il est certain que la médiatisation, que ne manque pas de générer semblable situation, ne donne pas envie à ceux qui auraient l'idée de s'installer à la campagne, de s'y précipiter. Il est évident que ce n'est pas de cette manière que l'on développera les cantons ruraux et que l'on encouragera des maires à se faire plus encore les ambassadeurs de leur commune auprès d'industriels et de commerçants qui, eux aussi, donnent depuis très longtemps des signes de découragement.

Afin d'attirer une population urbaine, un maillage industriel fort doit être préservé en secteur rural. Je connais, monsieur le ministre, votre volonté de distribuer au mieux des intérêts de chaque département les exemptions fiscales et les primes d'aménagement du territoire qui contribuent à faire vivre des entreprises et à faire naître des projets. Cependant les critères qui servent à déterminer les zones éligibles doivent être corrigés dans le but de permettre à de nombreux cantons qui ont réellement besoin de ces avantages d'en bénéficier.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je tenais à vous dire ce jour. Je n'ai fait qu'exprimer le sentiment de nombre de mes collègues, maires et députés de zones rurales, qui, en dépit des efforts d'imagination qu'ils déploient quotidiennement pour faire vivre leurs communes, sont à ce point inquiets et réclament à juste titre une volonté claire de l'Etat de leur venir en aide et de prendre en compte leurs demandes légitimes.

Votre budget est, je crois, un budget de transition destiné à devenir dans les années prochaines un véritable outil de développement des collectivités rurales. Je sais tout l'intérêt que vous leur portez et la ténacité dont vous faites preuve pour réaliser ce grand dessein. Je vous redis toute ma confiance. Je voterai donc ce projet de budget. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

**Mme le président.** La parole est à M. Raymond Lamontagne.

**M. Raymond Lamontagne.** Madame le président, monsieur le ministre, madame, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la politique de l'aménagement du territoire conditionne quasiment toutes les autres actions du Gouvernement, qu'il s'agisse de l'emploi, bien

entendu, du logement ou de la ville. Mais j'arrête là mon énumération car je pense que toutes nos actions dépendent peu ou prou de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi je regrette que ce budget n'ait pu être considéré comme prioritaire et, comme tel, privilégié. Ce n'est pas vous, monsieur le ministre, qui y auriez vu un quelconque inconvénient.

Il est vrai que le projet de loi de finances pour 1996 ne peut régler tous les problèmes et toutes les inégalités qui existent en matière d'aménagement. Vous avez affirmé ce matin, monsieur le ministre, être d'abord le ministre de l'aménagement du territoire. J'ai apprécié cette affirmation et je souhaite que le schéma d'aménagement du territoire, suite logique de la loi du 4 février 1995, soit mis au point, financé et appliqué dans les meilleurs délais. Il devra s'inscrire dans une optique d'égalité entre les différentes parties du territoire national. La reprise économique de notre pays est en partie conditionnée par les décisions qui seront prises en la matière.

Dans cette attente, il serait souhaitable tout d'abord que les crédits votés soient consommés. Les besoins existent et l'on comprend mal que 1,415 milliard de francs n'ait pu être attribué en 1994 au titre de la prime d'aménagement du territoire. La situation économique en est, en grande partie, responsable mais des blocages non justifiés sont aussi constatés. En revanche, j'approuve tout à fait le regroupement sur une même ligne budgétaire et sur un seul article des crédits ressortissant de huit types d'interventions différentes pour les subventions de fonctionnement. Cela permettra, j'en suis certain, une meilleure utilisation des crédits.

En matière d'investissement, les crédits votés permettront de tenir les engagements pris avec nos partenaires – régions, départements et organismes participant à l'aménagement du territoire – ce qui est essentiel. Un effort est fait en ce qui concerne le réseau routier et je ne vois pour ma part aucun inconvénient à l'augmentation de la fiscalité sur les concessionnaires d'autoroutes pour alimenter le compte d'affectation spéciale. Il faut savoir ce que l'on veut ! A ce sujet, il est évident que le budget de la nation ne pourra, dans les années à venir, faire face à toutes les créations d'autoroutes nécessaires au développement économique de notre pays et que le recours aux concessionnaires sera plus souvent nécessaire, d'où le problème du péage autoroutier. Il appartiendra au Gouvernement d'assurer, là aussi, une égalité de traitement – je sais que ce ne sera pas facile – entre les différentes régions ou secteurs de ces régions. Par exemple, il serait anormal qu'en région parisienne l'automobiliste qui se dirige vers le sud sur une autoroute puisse faire cinquante kilomètres, ou parfois beaucoup plus, sans être soumis à péage, alors que celui qui se dirige vers le nord rencontrerait un premier péage à moins de dix kilomètres de la capitale. Je ne suis pas opposé au péage mais, là aussi, une certaine équité est nécessaire.

La situation des transports aériens et ferroviaires me paraît très préoccupante, malgré les efforts faits par le budget de la nation. Même si la situation financière de la compagnie nationale Air France a commencé à se redresser grâce à la cession d'actifs, elle me paraît rester très inquiétante.

Quant à la SNCF – on en a beaucoup parlé – son déficit d'exploitation s'est élevé à 9 milliards en 1994 et sa dette totale approche actuellement les 200 milliards de francs. De ce fait, elle devra aussi procéder à des cessions d'actifs et accepter des mesures d'économie substantielles.

Un de nos collègues, évoquant ce matin l'aide apportée au Crédit lyonnais, souhaitait un effort identique en faveur de la SNCF. Cette aide, l'Etat l'apporte. Il continuera de le faire, car c'est nécessaire. Mais, comme pour la sécurité sociale, des économies drastiques sont indispensables, et, quoi que certains puissent en penser, la grève d'aujourd'hui ne réglera rien. Je ne saurais conclure sans évoquer le devenir de la plate-forme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle. Il a fait de votre part l'objet d'une communication, le mercredi 11 octobre. Vous l'avez évoqué de nouveau ce matin.

Vos réponses n'ont peut-être pas donné entière satisfaction aux associations et aux élus, mais elles constituent un apport positif dans la résolution des problèmes que pose la protection de l'environnement dans les secteurs proches. Ainsi que l'avez promis, la concertation sera poursuivie sur ce point, mais aussi, et c'est important, en ce qui concerne la répartition des retombées économiques qu'engendrent la plate-forme aéroportuaire et ses accès routiers. Nous devons vous en remercier. Il faudra, dans cette affaire aussi, faire preuve de beaucoup de courage. Vous n'en manquez pas.

Dans l'ensemble, les crédits du budget de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports sont sensiblement identiques aux dotations du collectif budgétaire de 1995, et, en dépit des quelques critiques que je viens de formuler, je pense que, compte tenu de la volonté, justifiée, du Gouvernement et de la majorité de l'Assemblée nationale de réduire nettement les déficits publics, il s'agit d'un bon budget qui, je n'en doute pas, vous permettra d'engager les réalisations souhaitables pour l'équilibre économique de notre pays.

C'est pourquoi j'invite mes collègues à le voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

**M. Jean-Louis Idiart.** Quel réseau national ferroviaire voulons-nous ? Comment le coordonner avec celui de nos voisins européens ? Voulons-nous en faire un instrument d'aménagement du territoire ? Quelles liaisons intra-européennes et internationales établir en nous appuyant sur nos compagnies, Air France et Air Inter Europe ? Comment faire de la France une plate-forme aéroportuaire internationale qui est un instrument de l'aménagement du territoire ? Faut-il concentrer les aéroports sur le bassin Parisien ou les répartir sur l'ensemble du pays ? *Quid* des voies navigables ? Où en sont les projets Seine-Nord et Rhin-Rhône ? Quelle est votre politique routière et autoroutière ? Comment s'articule-t-elle avec les communications européennes et l'aménagement du territoire ? Et surtout, comment mettre en synergie ces divers moyens, qui sont à la base de notre développement ? Autant de questions dont l'actualité se saisit et auxquelles votre budget aurait dû répondre.

Nous abordons son examen dans un climat social tendu. Les grandes entreprises nationales, la SNCF, avec la discussion du contrat de plan Etat-SNCF, Air France et Air Inter, qui sont dans la phase intermédiaire du plan de redressement, sont inquiètes. Comment s'en étonner, quand votre majorité ne parle d'elles que pour les vilipender en dénonçant la lourdeur des structures, un personnel pléthorique, le déficit et, bien sûr, les syndicats à l'encontre desquels aucun propos qu'elle tient n'est assez dur ?

En fait, ces entreprises ont surtout le tort, aux yeux de votre majorité, obsédée par les privatisations, d'être publiques. Ne pourrait-on, au contraire, mettre en valeur leurs performances, la qualité de leurs personnels et l'extraordinaire outil qu'elles représentent pour relancer une vraie et grande politique des transports et participer au grand chantier du redéveloppement de notre pays ?

Or, l'inspiration véritable d'une grande politique des transports, on ne la trouve pas dans votre budget. Il est vrai que viennent la compliquer les misères que vous fait votre majorité en vous demandant de faire plus d'économies que Bercy oserait en rêver.

Aujourd'hui, des milliers de cheminots expriment leur inquiétude quant au devenir de la SNCF, et surtout quant à celui du chemin de fer. Nous discutons ici d'un budget qui ne tient pas compte d'un contrat dont la discussion a été retardée d'un an pour cause d'élection – au mépris, d'ailleurs, de l'intérêt de la SNCF – et qui sera arrêté aussitôt après la discussion budgétaire. Incidemment, je m'interroge : est-ce bien respectueux des droits du Parlement ?

Quels objectifs assignez-vous à cette société nationale ? Comment comptez-vous la libérer d'un déficit dans lequel l'Etat porte une lourde responsabilité ? Comment voulez-vous, en effet, travailler à construire une maison performante avec le souci quotidien du poids de la dette ? Vous accepteriez, pour une poignée d'économies, de risquer un « démaillage du territoire » comme l'écrit un grand journal du soir, mettant ainsi à bas toute politique d'aménagement du territoire, et portant un grave coup au reste du réseau en déshabituant les Français à la proximité du train, donc à l'utilisation des grandes lignes ?

Les grandes agglomérations ne devraient pas être les seules à avoir accès au service public. Prenons un exemple que je connais bien : comment mener une politique de revitalisation des Pyrénées si l'on ferme la quasi-totalité des lignes allant vers les Pyrénées, Montréjeau - Luchon, Toulouse - Foix, La Tour-de-Carol - Perpignan, Pau - Oloron, Bayonne - Saint-Jean-Pied-de-Port ? *Idem* pour le Massif central voisin. Mais, voyez, je lis les cartes !

**M. Yves Deniaud, rapporteur spécial.** Surtout celles de la CGT !

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** Vous êtes mal informé, monsieur Idiart !

**M. Jean-Louis Idiart.** Certes, on dément la réalité de ces cartes. Mais ce démenti n'est qu'un rideau de fumée. Sans doute, monsieur le ministre, aurez-vous à cœur de nous répondre ?

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** J'ai déjà répondu !

**M. Jean-Louis Idiart.** Non, vous n'avez fourni aucune indication claire. Dites-nous ce qu'il en est en réalité. C'est cela que nous attendons. Nous aimerions savoir notamment quelle est la méthode retenue dans le cadre du contrat Etat-SNCF car, selon nous, il appartient à l'Etat de prendre ses responsabilités en ce qui concerne les infrastructures.

Notre deuxième grand sujet d'inquiétude a trait à nos compagnies aériennes, Air France, Air Inter Europe. Si, depuis un an, des résultats significatifs ont été obtenus s'agissant du redressement d'Air France, des interrogations demeurent, notamment en raison de difficultés avec les pays dont les monnaies ont perdu de la valeur mais aussi avec l'Algérie – liaison privilégiée – ou avec l'arrivée d'Eurostar sur Paris-Londres.



L'aspect social du plan de redressement retient toute notre attention. Comme nous le disions à cette tribune l'an dernier, la bataille de nos compagnies ne peut se gagner que par le dialogue avec les personnels et avec son adhésion. J'ajouterai, cette année, qu'elle ne peut se gagner qu'avec des relations claires, dépourvues d'arrière-pensées, entre le Gouvernement et la direction d'Air France.

Où en est-on de la politique de déréglementation prévue pour 1997 ? Et, surtout, quelles sont les positions de nos partenaires allemand, italien et anglais ?

L'épanouissement des compagnies passe aussi par une politique aéroportuaire dynamique. Nous avons pris connaissance des décisions concernant Roissy. Soyons vigilants sur les conditions relatives à la protection de l'environnement, mais aussi, je le répète, sur la façon dont la richesse nouvelle se répartit entre les collectivités de la zone aéroportuaire. Pourquoi ne pas mieux moduler cette répartition sur l'ensemble de la zone de nuisance ?

Concernant un troisième aéroport dans le Bassin parisien, la décision de principe est-elle prise ? Ne pourrait-on mieux utiliser les installations existantes en province et mieux relier le fer, l'autoroute et le transport aérien ?

J'en viens aux voies navigables. Où en est la liaison Seine-Nord ? Selon quel calendrier envisagez-vous sa réalisation ? Quant au canal Rhin-Rhône, qui faut-il croire ? Vous, ou Mme Lepage, après les déclarations hostiles qu'elle a faites à Strasbourg ? Quel est le véritable choix du Gouvernement ? Est-il arrêté ?

**M. Jean-Pierre Balligand.** Y a-t-il encore un gouvernement ? (*Sourires.*)

**M. Jean-Louis Idiart.** La diminution des crédits pour la sécurité routière ne va pas sans poser de graves interrogations sur vos choix. Allez-vous maintenir une forte pression et déclarer la guerre à l'insécurité routière ? Le ton de vos déclarations n'est pas très mobilisateur. Peut-être n'est-ce qu'un problème de communication. Mais, pour notre part, nous avons quelques inquiétudes.

Votre budget ne correspond pas à la politique dont la France a besoin.

Elu de la région Midi-Pyrénées, plus précisément de la Haute-Garonne, je vous rappelle la colère de la population devant le peu d'empressement mis par l'Etat à traiter dignement la seule communication franco-espagnole qui ne nécessite pas d'ouvrages exceptionnels, je veux parler de la RN 125, dite du Val d'Aran. Il faut régler ce problème rapidement, sous peine de porter une lourde responsabilité, qui nous incombera à nous, élus de ce territoire, mais aussi à l'Etat, qui en est propriétaire, en cas d'accident de poids lourds. Et ce n'est pas une vue de l'esprit car l'intensification des communications routières peut provoquer des catastrophes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Georges Sarre.

**M. Georges Sarre.** Les crédits des transports sur lesquels porte mon intervention seront l'an prochain globalement en baisse de plus de 8 p. 100 pour les autorisations de programme et de 1 p. 100 pour les crédits de paiement, rigueur qui risque d'être accrue par les amendements qu'a adoptés la commission des finances.

Cette rigueur va toucher d'abord les crédits de la sécurité routière. A tort ! Les derniers bilans de mai à août 1995 ne doivent pas faire illusion. L'insécurité n'a pas régressé. Elle est identique à celle de l'an dernier, à la

même époque. Les succès que nous avons pu enregistrer dans le passé tenaient en effet d'abord à une constance dans l'effort, et cet effort ne doit pas être relâché.

L'austérité budgétaire, dont la majorité veut faire une vertu, suscite bien d'autres inquiétudes et d'abord chez les cheminots, qui sont aujourd'hui en grève, inquiets, à juste titre, de l'avenir de leur entreprise et de leur statut.

Le contrat de plan entre l'Etat et la SNCF doit bientôt être signé. Le Parlement ne devrait-il pas en être informé au préalable ? Quel dommage que nous n'en connaissions pas le contenu au moment de cette discussion !

Si l'inquiétude naît de l'incertitude, elle provient aussi de ce que l'Etat va demander des contreparties à la compagnie nationale, car, sur de nombreux bancs de la majorité, la surenchère a commencé : vente de filiales, séparation organique des activités, régionalisation à marche forcée, ouverture à la concurrence, en commençant par le fret, sans oublier les sacrifices sociaux : réduction d'effectifs, remise en cause de la retraite. La commission des finances n'est pas en reste. Elle propose de réduire de 200 millions la participation aux charges d'infrastructure. Si personne ne peut nier la gravité de la situation financière de la SNCF, de sa dette, surtout, et de son service, la responsabilité de l'Etat est grande, et cela ne date pas d'aujourd'hui.

La signature du contrat de plan a pris deux ans de retard, ce qui a aggravé la situation financière, sans apporter pour autant de réponses aux deux questions essentielles qui ne sont toujours pas tranchées. Est-ce à la seule SNCF ou à la puissance publique, ou aux deux, à supporter le poids des investissements à réaliser ? La société nationale doit-elle chercher à tout prix à rentabiliser une partie de son réseau, en abandonnant l'autre ? Sur ce point, je dis non ! Et vous, monsieur le ministre, quelles sont vos réponses ?

Tout à l'heure, vous avez décrit vos axes : aménagement du territoire, politique sociale. Très bien, mais ce sont là des mots. Vous ne dites rien de concret, et je souhaiterais, comme mes collègues, sans doute, obtenir des éclaircissements.

Les cheminots sont fiers de leur entreprise et fiers de leur passé. Ce passé, vous avez eu raison de le rappeler. Mais cette évocation ne doit pas être une habileté. Ce n'est pas parce que vous n'avez pas d'argent qu'il faut songer à faire passer l'ensemble en évoquant la Bataille du rail. Alors, vous devez nous dire quelles sont vos intentions. Je crois les connaître. Mais est-ce que les moyens manquent à ce point ? Au moment où la droite revient au pouvoir, où les gaullistes sont aux manettes, est-ce que ce qui devrait être essentiel pour la nation, l'aménagement du territoire, une grande politique des transports, le développement des services publics, doit tomber en désuétude, comme cela semble risquer d'être le cas ? Allez-vous suivre les libéraux, qui hurlent de plus en plus fort contre des prétendus privilèges et qui veulent transformer la SNCF en un simple prestataire de service ferroviaire ?

Autre service public qu'un zèle dérégulateur menace gravement, le transport aérien intérieur. L'annonce de l'ouverture anticipée à la concurrence de toutes les lignes domestiques ne saurait prétendre préparer la libéralisation d'Air Inter qui est en pleine restructuration et traverse une situation délicate que cette décision inopportune, Madame le secrétaire d'Etat, va aggraver. Pourtant, aucune injonction communautaire ne vous obligeait à précipiter cette libéralisation.

Avant même la mise en œuvre effective du fonds de péréquation du transport aérien, le danger existe que les lignes les moins rentables soient rapidement abandonnées. Je vois aussi un grave danger dans la réforme, entreprise sans le dire, de l'organisation des transports en région Ile-de-France. De fait, ce budget opère un transfert – à peine perceptible pour commencer – des charges de l'Etat vers la région, et de la plus mauvaise façon. L'indemnité compensatrice est réduite et le sera encore plus si notre assemblée vote un amendement de la commission des finances. En contrepartie, le versement transport est relevé à due concurrence. Cela démontre l'incompréhension manifeste de la situation de l'Ile-de-France. Chacun le sait, et vous particulièrement, monsieur Pons, sa richesse n'est pas infinie. Elle connaît des situations très inégales et, surtout, ses habitants sont extrêmement dépendants des transports en commun. Bref, veillez à la direction que vous prenez.

J'en viens au budget de la sécurité routière. Toute politique en la matière suppose une volonté et des moyens, et les derniers résultats ne doivent pas servir à cautionner un abandon.

Plus encore que cette année, les crédits vont baisser, et tous les postes sont visés. Pourtant, le coût social d'une aggravation de l'insécurité routière est infiniment plus lourd pour la collectivité tout entière, et il n'est de bonne politique que claire, courageuse, continue. La clarté est nécessaire pour se faire comprendre de chaque citoyen, dans un domaine où certaines solutions passent par des mesures de contrôle, et donc par des sanctions. Mais ces dernières ne constituent pas à elles seules une politique, qui est un ensemble beaucoup plus large et beaucoup plus complet. En ce sens, l'action que vous avez engagée n'en tient pas lieu. Le contrat de progrès signé par votre prédécesseur n'a de progrès que le nom. Il officialise une violation de la réglementation du code du travail en ce qui concerne le temps de conduite. Quant au grand projet de loi créant un délit très grande vitesse, qu'est-il devenu ? Votre prédécesseur en avait fait un point fort et déclaré ici même qu'il serait infiniment désespéré, s'il n'était pas suivi, de devoir constater dans les mois suivants la remontée du nombre de morts, perspective qui lui paraissait inéluctable.

Les mesures répressives ont peu d'effet sur les accidents, venez-vous de déclarer. Ce n'est pas vrai, et je peux vous parler d'expérience. Lorsque les contrôles sont nombreux, réguliers et donc efficaces, l'insécurité recule. Une politique de sécurité routière doit être répressive. Mais elle doit s'appuyer sur la prévention, l'information et la formation.

Il faut faire de la formation, dites-vous ? J'applaudis ! C'est bien. C'est d'ailleurs ce que je faisais. Alors, est-il logique de réduire les crédits destinés aux actions locales ?

N'est-il pas encore plus contradictoire d'affirmer dans les médias que la priorité est à la formation et, dans le même temps, de réduire les crédits relatifs à la formation à la conduite automobile ainsi qu'au contrôle d'aptitude ?

La peur du gendarme est le commencement de la sagesse. Dans cet ordre d'idée, pourquoi ne pas mettre à exécution – ce que nous avons commencé à faire – une proposition du rapport Giraudet, publié il y a six ans, relative à la création d'un corps spécifique de sécurité routière ?

Être muté à la circulation apparaît encore pour les agents de police comme une brimade. Il est urgent de valoriser les tâches de contrôle. Le délégué interministériel doit avoir mission de mobiliser les services pour faire

effectuer les contrôles sur la voirie. A terme, de la spécialisation des corps de gendarmerie et de police naîtrait une réflexion plus juste des agents chargés des constatations et des infractions.

La sécurité routière, mes chers collègues, s'apprécie bien plus à l'aune de la continuité de l'action qu'à celle de l'idéologie. Sur ce point, la représentation nationale devrait être informée davantage de la régularité des contrôles routiers, de leur nombre, des objectifs, atteints ou non.

Là encore, je m'inquiète de la poursuite ou non d'un programme d'amélioration de la circulation en Ile-de-France : le programme SIRIUS. Les autorisations de programme et les crédits du titre V baissant notablement, pourriez-vous nous indiquer quelle évolution suivent les crédits qui y sont affectés ?

Aujourd'hui, au regard du budget qui nous est présenté, je tire la sonnette d'alarme et invite le Gouvernement à rectifier le tir. Dans ce domaine qui touche à la sécurité et à la stabilité des familles, votre action, plus qu'ailleurs, sera jugée à vos résultats. Or je constate, monsieur le ministre, que la sécurité routière n'est pas encore une priorité du Gouvernement.

**M. Jean-Pierre Chevènement.** Très bien !

**Mme le président.** La parole est à M. Gilbert Meyer.

**M. Gilbert Meyer.** Mesdames, messieurs, l'aménagement du territoire repose sur la capacité des collectivités locales à l'assumer elles-mêmes.

Pour respecter la norme globale de progression des concours financiers vers les communes, le Gouvernement s'est prononcé en faveur de la suppression de la première part de la dotation globale d'équipement pour les villes et les groupements de communes de plus de 10 000 habitants. Or la capacité ou la richesse des communes n'est pas nécessairement fonction de leur taille. En l'état, cette orientation est donc particulièrement mal adaptée.

Discutable quant à sa forme, cette mesure l'est également sur le fond. Certaines villes perçoivent une dotation de solidarité urbaine. Par cette contribution, l'Etat encourage les collectivités locales à poursuivre en matière de logement social une politique très affirmée pour faire face aux problèmes des quartiers difficiles. Comment expliquer dès lors qu'il puisse reprendre d'une main beaucoup plus qu'il ne donne de l'autre ?

En effet, priver ces mêmes collectivités de la DGE revient à leur enlever un outil de financement sans lequel certains projets sociaux d'envergure ne pourront plus être réalisés. Or les villes concernées constituent souvent le carrefour ou le point de jonction des communes du même bassin.

Je suis donc fermement convaincu que toute remise en cause des moyens des villes susceptibles d'entraîner la collaboration intercommunale crée une faille dans l'action d'aménagement du territoire, voulue pourtant par le Gouvernement.

Parallèlement, il est également prévu d'écrêter la dotation de compensation de la taxe professionnelle. Or l'utilité de la compensation n'est plus à démontrer, spécialement pour les villes et communes à faible potentiel fiscal, dont j'évoquais les difficultés. Dans la conjoncture actuelle, est-il indispensable de leur rogner les ailes encore un peu plus ? Je n'en suis pas persuadé, tout au contraire.

Monsieur le ministre, madame, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaite vivement qu'il vous soit possible de prendre ces deux préoccupations en considération.

En effet, toute réduction des moyens dont bénéficient les collectivités locales constitue un frein à la mise en œuvre des premières priorités. Il ne serait donc plus possible d'engager une quelconque action pouvant avoir une portée au-delà du seul périmètre communal. Toutes nos résolutions, poussant vers des axes structurants intercommunaux, pilotés à partir des agglomérations, resteraient sans résultats. L'Etat et le Gouvernement perdraient l'efficacité de leurs premiers partenaires locaux : les communes.

Monsieur le ministre, je conçois qu'un recentrage doive s'opérer. Mais, de grâce, ne le faites pas sur le dos des principaux acteurs dont vous disposez sur place. Perdre la capacité d'intervention des collectivités locales, c'est bloquer votre principal levier pour structurer l'aménagement du territoire, pourtant plus que jamais indispensable.

Monsieur le ministre, madame, monsieur le secrétaire d'Etat, merci pour l'intérêt que vous voudrez bien porter à mes propos. Tout en insistant une fois encore sur ces deux considérations essentielles pour nos collectivités locales, je précise que je voterai, bien entendu, ce projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Kucheida.

**M. Jean-Pierre Kucheida.** Monsieur le ministre, qu'est devenue la fameuse loi Pasqua sur l'aménagement du territoire, lancée à grand renfort médiatique et supposée garantir « un développement harmonieux de notre pays », ainsi qu'un rééquilibrage entre les collectivités les plus riches et les collectivités les plus pauvres ?

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** On la met en œuvre !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** De toute façon, vous n'avez pas voté cette loi !

**M. Jean-Pierre Kucheida.** Comment ne pas se poser cette question au regard de la diminution de 20 p. 100 en autorisations de programme des crédits consacrés pour 1996 à l'aménagement du territoire ? Nous nous serions pourtant bien passés d'un aussi triste record, surtout dans nos régions minières, qui risquent de pâtir à nouveau de cette politique d'amincissement – je ne parle pas pour moi-même. (*Sourires.*)

Si vous saviez ce qu'entendait Jacques Chérèque, lorsqu'il était ministre de l'aménagement du territoire et que ses crédits n'augmentaient pas assez au goût des députés de la majorité d'alors ! Et, s'ils baissaient légèrement, cela tournait à l'horreur. Plus d'une fois, il a vécu un véritable drame ! Chers collègues, je vous invite aujourd'hui à faire également pression sur le ministre du gouvernement que vous soutenez car, au bout du compte, nous sommes tous concernés.

Mon intervention portera sur deux points. Les crédits GIRZOM, d'abord, Où en sont-ils ?

Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire, qui regroupe tous les fonds autrefois existants, attire tout particulièrement mon attention : moins 25 p. 100 sur les autorisations de programme, moins 13 p. 100 pour les crédits de paiement. Au moment de la création de ce fonds j'avais déjà émis les plus grandes réserves considérant indispensable de tenir compte de la spécificité des territoires. Ces réserves ne font que s'amplifier du fait qu'aucune pré-affectation n'a été envisagée

au sein de ce fonds unique, et ce en dépit des demandes répétées de mes collègues de l'opposition et même de certains de mes collègues de la majorité.

Dans ce contexte, je ne vous cacherai pas ma grande inquiétude sur le sort réservé aux crédits GIRZOM, s'agissant, d'une part, du montant de l'enveloppe qui leur a été attribuée – 122 millions de francs, c'est insuffisant –, et, d'autre part, du taux de subventionnement des travaux VRD.

De par leurs conséquences sur la rénovation des communes minières, ces deux points sont essentiels, monsieur le ministre. Ne pas augmenter ces crédits reviendrait à étrangler la transformation des villes minières de ce pays.

Second point : la politique et la volonté de redistribution. Dans quelles conditions les communes, je pense là encore plus particulièrement aux communes minières, peuvent-elles participer à l'effort national ? L'aménagement du territoire, c'est aussi l'effort des 36 000 communes de ce pays.

Une croissance de la DGF, un fonds national de péréquation en hausse, pas d'augmentation de la CNRACL, nous dit-on, pour 1996..., si l'on s'en tient aux apparences, ce budget est bon pour les collectivités locales. Malheureusement, il convient de tenir compte aussi de toutes les dotations qui sont supprimées, telle la DGE première part, ou en baisse, telle la dotation de compensation de la taxe professionnelle.

Je vois une nouvelle fois dans cette évolution la traduction de notre incapacité à mettre en œuvre une véritable politique d'aménagement du territoire. Car, monsieur le ministre, sans une véritable réforme de la fiscalité locale visant à soutenir l'intercommunalité, les communes urbaines pauvres et les communes rurales défavorisées, vouloir relancer l'aménagement du territoire ne sera qu'un vœu pieu.

La situation se révèle pire pour les communes minières. L'injustice fiscale s'est encore accrue : 44 000 francs de potentiel fiscal à Rungis, 1 200 francs dans ma commune, à Liévin, ville de 34 000 habitants. En règle générale, le potentiel fiscal des communes minières ne correspond qu'à 30 ou 40 p. 100 du potentiel fiscal de la strate démographique à laquelle elles appartiennent. Monsieur le ministre, vous qui étiez un élu du Massif central, devriez être plus sensible aux inégalités que M. Pasqua, qui représentait les Hauts-de-Seine. Ne pourrait-on pas un jour revenir sur la DGF en Ile-de-France, sur les facilités que cette région peut avoir en matière de transports – que l'ensemble des citoyens français finance d'ailleurs – en matière de logement et de politique en faveur des handicapés ? Quant au taux de la taxe d'habitation, monsieur le ministre, il est de 8 p. 100 à Paris tandis que dans la plupart des villes françaises il se situe entre 14 et 30 p. 100. Ce sont là autant d'éléments qu'il faut rappeler.

Quel aménagement du territoire est donc possible devant de telles inégalités ? Quelles possibilités sont offertes aux communes minières pour développer leur territoire et participer à l'effort de redressement de notre pays avec des ressources si faibles ? Où sont les grandes ambitions de la politique d'aménagement du territoire que contenait, au moins dans les mots, le grand débat Pasqua ? Où se trouve cette volonté de rééquilibrage de notre pays ?

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** En face de vous !

**M. Jean-Pierre Kucheida.** A l'examen de ce budget, l'aménagement du territoire n'est assurément pas pour demain. Mais peut-être ce budget n'est-il qu'une étape nécessaire ? Rassurez-moi, monsieur Ollier !

En tout cas, les régions minières du Nord - Pas-de-Calais s'inquiètent beaucoup de cette évolution. Plus d'un million d'hommes et de femmes ont la volonté de continuer à y vivre. Reviendra-t-il, monsieur le ministre, à nous, élus locaux, de les informer que leur volonté s'oppose à celle des autorités publiques qui, faute de comprendre qu'il existe aussi un avenir pour cette région, l'engagent dans des difficultés chaque jour plus grandes et parfois même dans une véritable impasse ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Régis Fauchoit.

**M. Régis Fauchoit.** Monsieur le ministre, comme vous le savez, le groupe de travail sur les ports, qui s'est constitué sur mon initiative, a poursuivi cette année son activité et je forme dès à présent le vœu, au nom de mes collègues, de vous y recevoir prochainement, comme je vous l'ai écrit.

Je ne doute pas un instant que l'ancien parlementaire que vous êtes ne soit sensible à la nécessité d'une bonne information des parlementaires pour assurer à terme des débats constructifs.

Tel est bien mon souci, particulièrement au cours de ce débat budgétaire qui est une occasion de tracer quelques perspectives, étant entendu qu'un budget, s'il répond aux objectifs et aux besoins d'une année civile, doit être également de nature à préparer l'avenir.

Certes, la situation des ports en France évolue mais elle doit sans cesse être améliorée car, comme je le rappelle à chaque occasion, notre façade maritime constitue un atout majeur qu'il faut savoir développer pour en tirer sans cesse davantage de profits. Aujourd'hui, malheureusement, bien des aspects de la question portuaire restent inachevés. C'est ce que je veux vous démontrer à travers quelques points précis.

Le premier d'entre eux est l'aménagement du territoire et je sais, monsieur le ministre, combien vous y êtes sensible. Cette question concerne directement les ports qui constituent autant de portes d'entrées et de sorties, pour notre commerce. Je souhaite que votre budget poursuive la réflexion engagée depuis deux ans en la matière. Mais je veux attirer votre attention sur le manque de cohérence que l'on peut parfois mettre en évidence ici ou là.

Le développement du transport combiné visant à allier la route, le rail et l'eau pour rendre plus efficaces les flux de transport est sans aucun doute une nécessité absolue pour les années à venir. Mais il doit se faire suivant une logique globale.

Il faut d'abord développer le transport combiné à partir d'éléments structurants et efficaces. Aujourd'hui, un certain nombre de plates-formes nécessitent encore la réalisation de telles infrastructures.

Dans le cas du Nord - Pas-de-Calais, il est évident que la liaison Seine-Nord est une bonne illustration. Mais, pour que la France y trouve tout à fait son compte, il est important, voire essentiel, de dire que la liaison Seine-Nord passe impérativement par la liaison Lille-Dunkerque. Pour ne pas faire d'erreur, il faut que les infrastructures ne guident pas les utilisateurs potentiels directement vers Zeebrugge, Anvers ou Rotterdam. Et je ne parle pas des conséquences que le développement du transport fluvial aurait tant sur le plan de la qualité de votre environnement que sur celui de la sécurité.

Par ailleurs, ce développement des plates-formes multinationales doit être lié à un environnement stratégiquement favorable.

Sans remettre en cause le travail qui a été fait par mes collègues, on peut effectivement s'interroger à titre d'exemple sur la bonne localisation de la plate-forme de Dourges, qui ne se situe pas exactement sur le même terrain que celui du développement économique. Une réflexion doit être menée impérativement pour lier ces deux composantes.

Il en est de même pour le port de Dunkerque – l'un des ports européens les plus avancés sur le plan technique, comme vous avez pu le constater récemment, madame le secrétaire d'État –, qui ne pourra prendre sa véritable expansion qu'à partir du moment où il accueillera des lignes régulières à haute valeur ajoutée. Inutile d'avoir des moyens si nous ne disposons pas des conditions optimales pour les rentabiliser !

Je déplore, monsieur le ministre, qu'aucun de vos prédécesseurs ne se soit penché sur la question des conférences qui déterminent librement les point de passage des bateaux et qui, aujourd'hui, défavorisent complètement les ports français. C'est voir ainsi la portée de la réforme de la manutention portuaire réduite à néant – Dieu sait pourtant si Dunkerque a fait des sacrifices et fait figure de pionnier en la matière ! –, et ce d'autant plus que les conférences et les groupements de compagnies maritimes qui fixent unilatéralement les prix de manutention n'ont pas répercuté les bénéfices de la réforme sur les factures des chargeurs. Là aussi, le Gouvernement doit imposer la transparence la plus totale en matière de prix portuaires.

C'est à cette condition que l'aménagement de notre territoire pourra être considéré comme efficace puisqu'il intégrera alors la notion de concurrence internationale. Il est quand même incroyable que des pays comme la Belgique, les Pays-Bas ou l'Allemagne, qui disposent d'une façade maritime réduite et de guère plus de ports que la région Nord - Pas-de-Calais, soient mieux équipés et plus performants !

Vient ensuite la question des ports eux-mêmes. L'efficacité de nos ports doit être sans cesse renforcée et implique aujourd'hui une double action. D'abord, il faut rapidement instaurer un prix unique pour l'ensemble des opérations réalisées sur les ports. A Dunkerque, ce ne sont pas moins de 21 factures différentes qui attendent les chargeurs, alors que les autres ports européens ont tous souscrit à cette facilité.

Ensuite, il faut également mettre en place des zones franches, c'est-à-dire des zones à facilités administratives afin de permettre le stockage de marchandises hors douane, de rendre plus souples les contraintes liées à la domanialité publique et de faire que les investisseurs soient davantage maîtres de leur décision.

Il m'apparaît, monsieur le ministre, que, en la circonstance, une bonne concertation avec vos collègues qui ont en charge l'économie, les finances et le Plan s'impose.

Le troisième point de mon intervention concerne la flotte et l'industrie navale.

Je profite de cette tribune pour appeler votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que la modernité en matière maritime ne doit pas se faire au détriment des moyens de transports plus traditionnels. Pour être tout à fait clair, abandonner le trafic transmanche sous prétexte de l'ouverture du tunnel sous la Manche est une erreur que nous risquons de payer très cher : en la matière, la complémentarité peut être la seule voie à suivre.

Les difficultés que rencontre aujourd'hui la Société nouvelle d'armement transmanche en sont une parfaite illustration.

Je souhaite également que le Gouvernement soutienne le secteur de la réparation navale en renforçant, le cas échéant au niveau européen, voire mondial, la réglementation en matière de normes techniques, comme nous le faisons aujourd'hui pour les automobiles.

Je voudrais aussi que votre budget offre une place plus grande à l'information, à la fois pour la prévention des risques et la promotion que nous devons assurer vis-à-vis tant des utilisateurs de la mer que des touristes qui constituent, comme vous le savez, un élément important de notre développement.

Enfin, monsieur le ministre, député d'un port ouvert sur le trafic transmanche, je ne peux achever mon intervention sans évoquer la question de la sécurité en mer.

Cette année encore, la Société nationale de sauvetage en mer nous a alerté sur la poursuite du désengagement de l'Etat. Je désire ardemment, au nom de ses bénévoles, que la Société nationale puisse bénéficier d'un complément de crédit de deux millions de francs au titre de l'équipement et d'un million au titre du fonctionnement, car cela m'apparaît vital pour sauvegarder cette institution.

Monsieur le ministre, 1995 aura été une année d'échéances majeures. Je souhaite que 1996 soit à la hauteur, non seulement des objectifs, mais aussi et surtout des besoins dont je peux mesurer régulièrement, dans le cadre du groupe de travail sur les ports, l'existence et la nécessité. Je vous remercie beaucoup de bien vouloir tenir compte de mon intervention. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Jean Diebold.

**M. Jean Diebold.** Monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris que j'intervienne dans ce débat au sujet de la construction aéronautique civile.

J'ai bien noté – c'est un élément très positif – que votre budget s'est fixé pour objectif de soutenir la construction aéronautique civile. Pour cela, les moyens alloués à la recherche amont, après les hausses considérables de 1994 et 1995 seront encore majorées de près de 5 p. 100 en autorisations de programme et en crédits de paiement en 1996 ; et la dotation aux équipements de bord croît fortement, de plus de 5 p. 100 en crédits de paiement et de 10 p. 100 en autorisations de programme.

Surtout, monsieur le ministre, vous allez reprendre dès 1996, pour la première fois depuis sept ans, la politique, tant demandée par les industriels, des avances remboursables, à hauteur de 226 millions de francs, principalement pour le soutien au moteur CFMXX de la SNECMA et au projet de l'avion de cent places auquel travaille Aérospatiale.

Il s'agit de décisions importantes qui vont dans le bon sens et qui motiveront notre appui au budget que vous nous présentez.

S'agissant de ce grand secteur industriel, on pourrait évoquer de nombreux sujets : la recapitalisation des entreprises nationales, les nécessaires alliances européennes, la restructuration franco-française, l'aptitude commerciale des compagnies aériennes – je veux surtout parler d'Air France vis-à-vis des productions européennes et françaises. Le temps m'étant compté, permettez-moi d'aborder seulement deux sujets qui exigent, à mon sens, une attention très particulière pour l'avenir de notre industrie aéronautique.

Le premier est la recherche et le développement technologique.

Vous savez, monsieur le ministre, que les Etats-Unis, dans un contexte de guerre économique, ont clairement affiché la priorité qu'ils attachent à la maîtrise mondiale de l'aéronautique. Ils ont mis en place des budgets de recherche sans commune mesure avec les budgets européens, utilisant à plein les possibilités des accords de juillet 1992 qui permettent d'accorder l'équivalent de 4 p. 100 du chiffre d'affaires pour les aides à la recherche apportées à leurs industriels.

Or, malgré les efforts importants de 1994 et 1995 que je viens de rappeler, malgré la hausse significative prévue pour 1996, nous restons, avec moins de 1 p. 100, très loin du plafond de 4 p. 100 du chiffre d'affaires fixé par les accords du GATT.

Le résultat est que, aujourd'hui, pour la première fois depuis vingt-cinq ans, le dernier avion de Boeing, le B 777, présente certaines solutions technologiques en avance sur celles d'Airbus. Et encore, je n'évoque pas les écarts considérables sur le supersonique de deuxième génération qui risque, le moment venu, d'empêcher l'industrie française et européenne d'être un interlocuteur à part entière, nous faisant perdre le bénéfice des progrès technologiques acquis avec le projet Concorde.

Il est donc impératif, si nous voulons rester au meilleur niveau mondial, d'accentuer nos efforts en matière de recherche et de développement technologique, car il s'agit pour notre aéronautique d'une condition *sine qua non* de survie. Tous ceux qui y sont attachés souhaitent, monsieur le ministre, votre appui efficace pour y parvenir.

Le deuxième sujet est celui des avances remboursables.

En pratique, elles conditionnent la pérennité de l'industrie aéronautique civile car, même réduites depuis les accords de juillet 1992, elles restent un stimulant essentiel pour le lancement des programmes nouveaux dont l'industrie a besoin. Tel est précisément le cas aujourd'hui pour le lancement de l'A 330 M 10 qui a été évoqué lors de votre visite à Toulouse la semaine dernière et qui permettra de replacer Airbus sur le marché des avions de deux cents à deux cent cinquante places.

Depuis vingt-cinq ans, ce marché a été un pôle d'excellence pour le groupe Airbus qui, à ce jour, a enregistré 743 commandes contre seulement 708 à Boeing. Pourtant, depuis quelques années, on constate une inversion des tendances et aujourd'hui – cela est inquiétant – le rythme des ventes de Boeing est plus de deux fois supérieur à celui d'Airbus. La raison essentielle réside dans le fait qu'Airbus ne possède pas un produit capable de concurrencer efficacement le Boeing 767.

C'est la raison pour laquelle il semble impératif de lancer très rapidement un dérivé de l'A 330, de capacité passagère réduite, mais de rayon d'action supérieur. C'est précisément l'A 330 M10. Pour cela, l'industriel Aérospatiale a besoin d'être doté, pour les trois ans à venir, d'avances remboursables à hauteur du plafond autorisé par l'accord de juillet 1992, soit 33 p. 100 des montants du développement. Cela exigerait l'inscription, dès 1996, d'un crédit de 80 millions. Cela est certes difficile, mais n'apparaît pas impossible.

Compte tenu de l'enjeu économique et stratégique de cette opération qui, vous le voyez bien, conditionne pour les années à venir la place de notre industrie aéronautique civile sur le marché mondial, je souhaite, monsieur le ministre, que vous y accordiez tout l'intérêt qu'elle mérite pour notre pays et pour les nombreux salariés qui en dépendent.

Vous avez notre confiance. Vos premières décisions sont bonnes et nous les approuvons. Nous vous engageons à aller plus loin car cela est indispensable.

Vous avez déclaré ce matin que l'Etat actionnaire ferait son devoir, car sans lui, c'est vrai, il n'y aurait plus d'industrie aéronautique. Sachez que vous pourrez alors compter sur tous ceux qui considèrent – et ils sont nombreux – que l'aéronautique civile doit rester l'un des fleurons industriels de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Etienne Garnier.

**M. Etienne Garnier.** Monsieur le ministre, voici d'abord l'essentiel de ce que j'ai à vous dire : vous êtes, dans ce gouvernement, celui que j'estime le plus. (*Rires et exclamations.*)

**M. Jean-Louis Idiart.** Il va vous demander quelque chose !

**M. Franck Borotra.** C'est une déclaration d'amour !

**M. Etienne Garnier.** Mon amitié vous accompagnera fidèlement dans votre action à la tête d'un ministère totalement inhumain, non maîtrisable, extravagant, pour lequel il fallait quelqu'un qui soit médecin non seulement des corps, mais aussi des âmes afin de pouvoir discerner ce qui est important et ce qui ne l'est pas, ce qui est corporatiste et ce qui ne l'est pas.

Je dirai peu de chose puisqu'il paraît que l'on parle de tout, à la fois du tunnel sous le machin et de l'autoroute vers le truc ! Cela est de bien mauvaise méthode, mais vous n'y êtes pour rien.

J'évoquerai trois actes politiques majeurs, qui dépendent de vous, en même temps que du Premier ministre et du Président de la République. Le premier concerne la construction navale, qu'elle soit civile ou militaire, c'est-à-dire des emplois directs et des emplois induits, donc beaucoup de monde.

Dans la construction navale, l'acte politique majeur serait que la France ne s'avise pas, après la maladresse qu'elle a déjà commise en signant l'accord de l'OCDE de décembre 1994, de décider unilatéralement, son entrée en vigueur anticipée au 1<sup>er</sup> janvier 1996 si, par hasard, d'autres partenaires décidaient de traîner un peu, ou en particulier si sir Leon Brittan les y encourageait. Ce serait en effet un acte politique majeur que de ne pas se faire prendre deux fois dans les mêmes cordes, au même piège.

D'ailleurs, les dizaines de milliers d'emplois qui dépendent de ces secteurs ne seront pas sauvés si vous n'opérez pas intelligemment, progressivement, correctement, en pensant aux différents aspects que ces industries recouvrent, notamment quant au rapprochement du civil et du militaire, constamment occulté, constamment repoussé, victime sans doute des déclarations des uns et des autres, en particulier de celles du Président de la République durant la campagne électorale.

J'ajoute que les structures ont été montées de telle façon que nous n'y comprenons rien. En la circonstance, le 497<sup>e</sup> rapport de M. Dujardin n'éclaire rien, mais assombrit tout, comme d'habitude. (*Rires.*)

Le deuxième sujet dont je veux traiter est l'Aérospatiale, même si M. Diebold est plus qualifié que moi pour en parler. Il l'a d'ailleurs très bien fait, mais j'ai été étonné qu'il n'ait pas évoqué – peut-être par gentillesse à son égard – l'audition d'une heure et demie de M. le président Gallois ce matin par la commission, dont il était pourtant l'initiateur.

J'ai en effet entendu un homme fatigué, peu clair, un homme déjà résigné à ce qui lui arrivera, c'est-à-dire au manque de clarté et d'autorité dans les arbitrages. Bien qu'il considère que son entreprise demeurera un pivot de l'industrie aéronautique européenne – il a probablement raison, compte tenu de son savoir-faire et de la technologie française –, il a été incapable de préciser ce que seront les arbitrages gouvernementaux, qu'il s'agisse du civil ou du militaire, incapable d'ailleurs de préciser si les prochains grands arbitrages européens, voire mondiaux – puisque c'est ainsi que les choses se passent –, lui permettront de savoir ce qui sera possible ou ce qui ne le sera pas.

En revanche, il n'a pas oublié de nous faire savoir que des plans importants d'allègement des effectifs seront mis en œuvre pour nous secouer les tripes, le plus vite possible, c'est-à-dire dès qu'il les aura un peu réfléchis –, à mon avis cela est déjà fait.

En troisième lieu, j'évoquerai les ports, sur lesquels nous avons reçu un 525<sup>e</sup> rapport, commis, cette fois, par M. Dupuybaudy que, si l'on m'avait écouté, on n'aurait pas retenu comme rapporteur. (*Rires.*) Une fois de plus, il a fait du mou, du flou et du provocant en même temps, ce qui n'est guère encourageant. Tout cela pour dire qu'il fallait faire quelque chose pour les dockers, et vous recommander, monsieur le ministre, de faire attention à la différence entre les professionnels et les occasionnels, entre les mauvais ports – ceux qui ont passé de mauvais accords – et les bons ports – ceux qui ont fait des accords supportables.

Il demande surtout que soit élargi le concept, qui ne veut pourtant rien dire, d'« interportuarité », lequel est ou trop restreint ou trop large, ou trop mou ou trop flou. En fait, l'interportuarité, pour le ministre de l'aménagement du territoire que vous êtes, doit être de rendre compatible le complémentaire, c'est-à-dire nos infrastructures routières, nos plates-formes aéroportuaires, nos ports, nos arrière-pays d'estuaires, de telle sorte que les investissements ne soient pas redondants, voire inutiles.

**M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** Très juste !

**M. Etienne Garnier.** Au-delà de l'Arc atlantique qui n'a jamais envoyé de flèches sur personne et de ces concepts qui ne servent à rien, nous voudrions pouvoir enfin clamer haut et fort qu'il existe un aménagement du territoire économe pour le contribuable, efficace pour l'Etat et, demain, pour le pays.

Voilà tout ce que j'avais à vous dire. A mon avis, c'est déjà beaucoup puisque je sais que, comme nous, vous avez le désir que le Gouvernement et le Président de la République soient clairs. Je souhaiterais que vous puissiez nous indiquer, avec l'aide du délégué à l'aménagement du territoire, vers quoi nous allons en matière d'aménagement du territoire, qu'il soit portuaire ou qu'il ne le soit pas, qu'il s'agisse d'avions ou de bateaux. Si vous ne le faisiez pas, il faut savoir qu'il sera rapidement trop tard, dans ce domaine comme dans bien d'autres.

J'ai commencé par affirmer ma fidélité à votre égard. Elle ne se démentira pas, pas plus que ma loyauté. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**M. Raymond-Max Aubert, secrétaire d'Etat au développement rural.** Madame le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges a fort opportunément souligné que la politique d'aménagement du territoire ne saurait être réduite à des crédits inscrits sur des fonds spécifiques. Cela ne signifie pas pour autant que notre exercice d'aujourd'hui soit sans intérêt.

En écoutant les interventions qui ont traité de dessertes aéroportuaires, ferroviaires ou autoroutières, j'avais d'ailleurs bien conscience de leur importance pour la politique d'aménagement du territoire en général, pour le développement rural en particulier. Cette observation m'a conduit à partager pleinement l'affirmation de M. Bernard Pons selon laquelle les crédits affectés à l'aménagement du territoire ne sont pas de quelques milliards, mais correspondent, en fait, aux 98 milliards de francs du budget de ce grand ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.

Avant d'aborder directement la question des fonds destinés à l'aménagement du territoire, j'évoquerai les préoccupations qui ont été exprimées par de nombreux intervenants.

En ce qui concerne d'abord le schéma national d'aménagement et de développement du territoire, M. Bernard Pons a indiqué qu'il tracera le visage de la France de l'an 2015. J'ajoute que, complété par les schémas sectoriels, il constituera un cadre particulièrement utile et pertinent pour les décisions économiques de l'ensemble des acteurs de notre vie nationale, qu'il s'agisse des collectivités territoriales – régions, départements et communes – ou des industriels. De ce point de vue, l'élaboration du schéma national, pour laquelle nous prendrons le temps nécessaire, est un élément favorable à la perspective d'un développement économique harmonieux.

Le thème des pays a été évoqué en particulier par M. Alain Marleix, et par M. Jean-Pierre Chevènement. Il est vrai que cette notion représente une innovation particulièrement intéressante de la loi d'orientation relative à l'aménagement et au développement du territoire. Ainsi que vous le savez, M. Bernard Pons et moi-même avons défini une opération de préfiguration concernant une quarantaine de pays.

Nous ne souhaitons pas que ces ensembles constituent des échelons administratifs supplémentaires, car il en existe suffisamment. Nous voudrions que les pays soient des espaces de solidarité, porteurs de projets économiques mobilisant l'ensemble des acteurs locaux concernés. De ce point de vue, les pays peuvent apporter une contribution essentielle à un développement économique cohérent, en tout cas susciter un développement non pas qui exige davantage de crédits, mais qui permette de dépenser mieux à défaut de dépenser plus.

Troisième sujet de préoccupation : les services publics. Yves Deniaud comme Alain Marleix se sont félicités que le moratoire ait été prolongé solennellement par le Gouvernement, le deuxième pour leur suppression s'inquiétant néanmoins des délais dans lesquels sont mises en place les commissions départementales. Le décret fixant leur composition a été publié et une circulaire qui sera adressée au préfet sur leur mise en place est en cours de rédaction définitive.

C'est dire que, dans l'ensemble des départements français, la réflexion pourra s'engager rapidement sur l'égal accès de tous à des services publics de qualité.

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** A cet égard, on envisage, au ministère de la réforme de l'Etat, d'introduire des éléments de polyvalence, de mobilité ou de partenariat dans la gestion des services publics, notamment au niveau local, ce qui devrait permettre d'en améliorer la qualité, peut-être d'en réduire le coût, et en tout cas d'en faire l'accompagnement indispensable au développement économique local.

Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire a suscité de nombreux commentaires et interrogations. Yves Deniaud en a souligné l'utilité, qui échappe souvent à la première analyse, à savoir que l'affectation de ses crédits entraînent la mobilisation des crédits européens, et que ce fonds a donc un pouvoir multiplicateur très important. Patrick Ollier a souhaité que les crédits inscrits à ce fonds soient réorientés vers des projets davantage créateurs d'emplois. Or le Gouvernement a déjà adressé une circulaire dans ce sens aux préfets.

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** Très bien !

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** M. Balligand a fait preuve de plus de pessimisme, parlant de véritable catastrophe. C'est un peu excessif et il faut restituer ces crédits dans le contexte budgétaire.

Le FNADT a remplacé, au début de l'année 1995, une série de fonds : le FIAT, le FIAM, le FIDAR, le GIRZOM et le FRIL. Il faut savoir que le total des crédits de tous ces fonds véritablement consommés en 1995 n'est pas supérieur aux sommes inscrites sur le FNADT pour 1996. En tout état de cause, ces crédits permettent à l'Etat d'honorer les engagements qu'il a pris dans le cadre des contrats de plan avec les régions, qui représentent une somme de l'ordre de 780 millions de francs. D'autres engagements, pluriannuels cette fois, seront eux aussi respectés qui correspondent à une enveloppe non négligeable d'environ 200 millions de francs.

Il reste donc des crédits importants pour accompagner la politique d'aménagement du territoire. Et ces crédits, réservés aux opérations les plus pertinentes, celles qui créeront le plus d'emplois, pourront donc être honorés tout au long de l'année, par le biais notamment de la section générale du fonds.

Telle est la vérité sur le FNADT qui, je le pense très sincèrement, devrait au cours de l'année 1996 soutenir des actions particulièrement significatives.

Les crédits consacrés à la prime d'aménagement du territoire ont aussi été largement commentés. Le rapporteur de la commission de la production et des échanges a estimé qu'ils devaient être suffisants, Yves Deniaud, au nom de la commission des finances, émettant le vœu qu'ils collent davantage à la consommation. Quant à Alain Marleix, il s'est demandé si leur niveau leur permettrait de répondre à toutes les demandes en 1996. M. Balligand a jugé nécessaire de dé plafonner certaines aides prévues au titre de la PAT. C'est déjà fait pour certains projets. Ainsi les plafonds de 50 000 et 60 000 francs ont été relevés à 200 000 francs par emploi.

A M. Raymond Lamontagne qui s'est interrogé sur la faible consommation de ces crédits, je répondrai qu'ils ont été moins sollicités dans les années 1993 et 1994, tout simplement parce que la période n'était pas très porteuse économiquement et que beaucoup d'industriels ont différé leurs prévisions d'investissements. En 1995, en revanche, les demandes se sont multipliées : 150 dossiers seraient en cours d'instruction. La redéfinition, en 1995, des territoires éligibles à la PAT n'y est peut-être pas

étrangère. On ne peut d'ailleurs que se réjouir qu'en accord avec la Commission européenne, 40 p. 100 du territoire français y soient aujourd'hui éligibles.

Pour répondre à ce surcroît de demandes, Bernard Pons et moi-même avons décidé d'accélérer le rythme des réunions du CIALA – comité interministériel des aides à la localisation des activités, qui deviennent mensuelles, ce qui permettra que les dossiers soient examinés plus rapidement.

Soulignons en passant l'efficacité des antennes de la DATAR à l'étranger qui ont soutenu de nombreux projets d'investissements étrangers en France, dont je crois pouvoir affirmer qu'ils représentent globalement, pour 1995, plus de 17 000 emplois.

**M. Jean-Pierre Balligand.** Pourquoi diminuer les crédits ?

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** La question est intéressante, mais nous y avons déjà répondu : compte tenu de la faible consommation des crédits les années précédentes, les reports sont tels que nous sommes quasi certains de répondre à la demande. En outre les crédits ne sont consommés réellement qu'au fur et à mesure de la création des emplois. Il y a donc un décalage entre la prise de décision et le paiement des primes aux industriels qui se sont installés dans les zones d'aménagement du territoire.

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Voilà qui est clair !

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** J'en viens maintenant, bien qu'il ne relève pas du budget du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports au fonds de gestion de l'espace rural.

Yves Deniaud a souhaité que le choix des opérations financées par ce fonds respecte bien ses missions. Patrick Ollier et Alain Marleix ont regretté que sa dotation soit limitée à 400 millions cette année. Mais que s'est-il passé en 1995 ? Prévu d'abord pour 500 millions, les crédits ont été réduits en cours d'année à 350 millions environ. Mais tous les projets présentés aux commissions départementales de gestion de l'espace et qui offraient un intérêt réel ont pu être financés, le ministre de l'agriculture pourrait vous le confirmer.

Les crédits sont portés à 400 millions pour l'année 1996 ; c'est un geste significatif dans un contexte budgétaire particulièrement difficile.

Cela dit, ce fonds a une portée psychologique réelle, et de ce fait, une importance symbolique. En effet, par le biais de ce fonds, l'Etat s'engage à accompagner la mutation en profondeur du monde agricole qui veut que les agriculteurs, en plus de leur rôle de producteur, qui est leur rôle premier, acceptent une mission de gestion de l'espace. Il est très important que l'Etat montre avec quel intérêt il suit cette évolution et combien il est disposé à soutenir les initiatives allant dans ce sens. Si celles-ci devaient se multiplier et si les crédits du FGER ne devaient plus y suffire, il faudrait probablement chercher un mode de financement qui mettrait ce fonds à l'abri des aléas budgétaires. Ce pourrait être la création, par exemple, d'une taxe sur les changements d'usage des sols. Voilà une piste à ne pas négliger.

Avant d'en venir à la création des zones de revitalisation rurale, je répondrai à deux questions plus particulières.

La première posée par Gilbert Meyer porte sur la DGE première part et s'adressait plutôt au ministre de la réforme de l'Etat, M. Claude Goasguen. Mais peut-être

pourrais-je lui apporter quelques éléments de réponse. La DGE première part équivaut aujourd'hui, pour les villes de plus de 10 000 habitants, à un concours de l'ordre de 2 p. 100 de l'ensemble des dépenses d'investissement de ces communes.

**M. Gilbert Meyer.** Pour les communes de plus de 3 000 habitants !

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Peut-être, mais cela ne fait que confirmer l'aspect marginal de l'apport que constituait la DGE première part.

Le Gouvernement a choisi de réorienter ces fonds vers les communes les moins importantes – en tout cas les communes de moins de 10 000 habitants – ce qui ne signifie pas, bien entendu, que les autres n'ont pas de problèmes. Je le sais bien, moi qui suis maire d'une commune de 18 000 habitants qui n'est pas très riche. Mais n'oublions pas qu'il existe une dotation de solidarité urbaine pour venir en aide aux communes plus importantes qui rencontreraient des difficultés.

Quant à M. Kucheida, il s'interrogeait sur les aides qui pourraient être apportées aux bassins miniers en reconversion. Le fonds affecté spécifiquement à ce problème – le GIRZOM, a été fondu avec d'autres dans le FNADT. Mais je peux rassurer M. Kucheida : toutes les instructions ont été données aux préfets pour que les engagements pris en faveur des zones minières soient respectés dans le cadre du FNADT, qui a pris le relais du GIRZOM. Ces crédits sont indispensables à la région Nord-Pas-de-Calais dont l'effort de réadaptation est considérable. Et nous sommes tous bien conscients qu'il existe un avenir pour cette grande région qui est au contact direct du cœur économique de l'Europe.

C'est sur les zones de revitalisation que je conclurai. M. Yves Deniaud a demandé quand elles seraient mises en place. Quant à M. Patrick Ollier, il a souligné, à juste titre, que les mesures prévues dans le cadre de ces zones s'ajouteraient aux financements des autres fonds consacrés à l'aménagement du territoire. Yves Coussain a exprimé son impatience dans l'attente de leur création, tandis que Pierre Gascher a insisté sur la priorité qu'il convenait de donner à cette action de redynamisation des zones rurales, en soulignant qu'elle était complémentaire d'une politique en faveur de la ville et qu'au fond politique en faveur des zones rurales et politique urbaine étaient les deux aspects d'une même politique de répartition harmonieuse des activités et des hommes sur l'ensemble du territoire national.

Qu'en est-il du décret relatif aux zones de revitalisation rurale ? Vous savez que les négociations n'ont pas été simples avec la Communauté européenne.

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** Vous les avez bien conduites !

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Elles ont duré plus longtemps que prévu, au point que M. Bernard Pons et moi-même avons dû nous rendre à Bruxelles, il y a quinze jours, pour conclure l'accord politique nécessaire à la sortie du décret délimitant les zones de revitalisation rurale. Maintenant qu'il est obtenu, un échange de lettres entre le Gouvernement français et la Commission européenne doit le confirmer. Si nous avons envoyé la nôtre, nous attendons la réponse de la Commission. Celle-ci analysera le problème dans sa réunion de ce mois-ci ou des mois suivants, de sorte que le décret devrait être publié d'ici à la fin de l'année.



Cela constituera un acte très important dans le cadre de l'application de la loi d'orientation du 4 février dernier, car ce sera le point de départ d'une politique incitative forte en faveur des zones les plus fragiles de notre territoire, zones rurales certes, mais aussi zones urbaines, dont il sera probablement question à l'occasion du budget consacré aux villes.

S'agissant, pour le moment, des zones de revitalisation rurale, les incitations prévues sont fortes : exonération de l'impôt sur les bénéfices des sociétés, dégressive sur cinq années, pour les nouvelles activités s'installant dans ces zones, exonération de plein droit de la taxe professionnelle, qui sera compensée immédiatement par l'Etat ce qui, pour les collectivités concernées, est particulièrement positif, exonération des charges des employeurs pour l'embauche du quatrième au cinquantième salarié, amortissement exceptionnel des investissements en immobilier industriel, en particulier pour les PME, et, enfin, dans les communes de moins de 5 000 habitants, exonération des droits de mutation pour les fonds de commerce.

C'est un ensemble de mesures d'une grande portée qui peuvent se révéler extrêmement efficaces et grâce auxquelles nous allons vraiment nous engager dans une politique visant à l'arrêt de la désertification de pans entiers de notre territoire national et à la revitalisation des zones rurales les plus fragiles.

Quand on définit des zones, il peut toujours surgir des problèmes de frontières. Le décret d'ailleurs se contente d'appliquer strictement les critères de définition des zones de réutilisation rurales tels que les a votés le Parlement. Les critères étaient très précis et le Gouvernement n'avait aucune marge d'action. Et malheureusement, la législation actuelle n'offre aucune possibilité d'aménager les frontières telles qu'elles résultent de l'application des critères de la loi d'orientation. Néanmoins si des problèmes particuliers devaient se poser, Bernard Pons et moi-même serions à votre disposition pour envisager toute mesure d'un autre ordre tendant à compenser les différences de traitement qui ne seraient pas totalement justifiées.

Voilà, mesdames et messieurs les députés, les quelques éléments que je souhaitais apporter en réponse aux différentes observations que vous avez émises. Je crois pouvoir dire que, malgré un contexte budgétaire difficile, qui imposait, dans ce domaine comme dans les autres, des sacrifices et des efforts, la politique d'aménagement du territoire, voulue par le Parlement, devrait entrer en application dans des conditions convenables. En tout cas, nous ferons tout pour accélérer encore la mise en œuvre de ces dispositions qui, au surplus, ne peuvent que favoriser le développement économique de la France. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Madame le président, mesdames, messieurs les députés, je ne vais pas, bien entendu, procéder à une nouvelle présentation du budget, qui a été excellemment rapporté ce matin.

Avant de répondre aux différentes questions, je tiens à saluer particulièrement la manière dont M. Marleix a placé l'ensemble du budget des transports sous le signe de l'emploi, priorité du Gouvernement. Je salue également l'état d'esprit européen et projeté vers le XXI<sup>e</sup> siècle dans lequel M. Daubresse a présenté son intervention, ainsi

que l'approche d'aménagement du territoire de M. Cousain et de nombreux intervenants, notamment M. Balligand.

La question la plus fréquente concerne le contrat de plan entre l'Etat et la SNCF. Notre objectif est bien de passer un contrat de plan quinquennal avec la SNCF avant la fin de l'année. Compte tenu de l'extrême importance qu'à juste titre, vous attachez à cette question, Bernard Pons a souhaité que le contrat de plan soit présenté à la commission de la production et des échanges en tant que tel et indépendamment de la discussion budgétaire d'aujourd'hui, selon des modalités qui permettront, je suppose, d'associer également les députés ayant participé à des missions d'enquête sur l'entreprise nationale.

**M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis.** Très bien.

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Cela confirme, s'il en est besoin, que notre approche ne peut en aucun cas être uniquement financière. Il s'agit bien, comme l'a indiqué ce matin Bernard Pons, d'une approche globale, qui, certes, prend en compte les questions financières et économiques, mais également les questions sociales et les questions d'aménagement du territoire.

Le Gouvernement aborde cette discussion dans un état d'esprit de confiance envers la SNCF, je le souligne pour M. Idiart et M. Sarre. Cette confiance, elle se manifeste dans le fait que nous avons choisi, sans ambiguïté, faut-il encore le redire, de maintenir une entreprise ferroviaire intégrée de service public assumant l'ensemble de ses missions. Elle se manifeste dans le fait que nous voyons se développer avec succès, et nous savons qu'ils peuvent se poursuivre, des efforts remarquables de reconquête commerciale, c'est-à-dire, finalement, des efforts de service aux clients, ce qui nous semble être la clé du redressement de l'entreprise, au service de l'utilisateur, et par une meilleure qualité de ce service.

Le redressement, fondé sur la confiance, doit être l'objectif central du contrat de plan. Il devra se réaliser dans une optique d'efforts partagés, ce qui veut dire qu'à la confiance doit répondre, bien entendu, une certaine exigence, comme l'ont souhaité notamment M. Lamontagne et M. Daubresse.

Comme je l'ai indiqué, la négociation du contrat de plan doit être assortie de la consultation du Parlement, des usagers, dont j'ai déjà rencontré personnellement les représentants, ainsi que des organisations de cheminots, dont les représentants ont déjà été reçus et le seront encore.

Les axes stratégiques sur lesquels elle doit s'engager sont les suivants :

Le premier axe, je n'y reviens pas, c'est le maintien de la SNCF en tant qu'entreprise intégrée.

Le deuxième axe, c'est la poursuite indispensable de la reconquête commerciale, pour améliorer la qualité du service auprès des usagers, de tous les usagers, sur tous les lieux du territoire. Il est important de le souligner compte tenu des questions que j'ai entendues ce matin.

Troisième axe, le recentrage sur les métiers de base du transport ferroviaire, selon le souhait de plusieurs d'entre vous.

Quatrième axe, la maîtrise des coûts et des charges d'exploitation et la maîtrise des programmes d'investissement.

Enfin, une décentralisation qui ne se fera en aucun cas à marche forcée mais, au contraire, de manière progressive, expérimentale, sur la base des propositions de M. le sénateur Haenel.

Plusieurs intervenants ce matin ont fait état d'une carte montrant des milliers de kilomètres de lignes ferroviaires qu'il serait, paraît-il, question de supprimer. J'affirme de la manière la plus absolue que cette carte, qui est d'ailleurs d'origine syndicale, n'est en aucun cas un état des projets du Gouvernement à cet égard.

**M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis.** Très bien !

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** Comme Bernard Pons a eu l'occasion de l'expliquer, cette approche doit se faire de manière globale en intégrant les composants économiques, sociaux, d'aménagement du territoire, sans oublier un meilleur service à l'utilisateur, au meilleur coût pour la collectivité. Je ne fais là que reprendre les bases de la politique des transports que constitue la loi d'orientation sur les transports intérieurs votée en 1982 à laquelle, sur ma gauche, on reste certainement très attaché. Quoi qu'il en soit, aucune décision n'est prise à ce stade et ce sont bien les besoins réels des usagers qui sont au centre de nos préoccupations.

On a posé également des questions sur les TGV, notamment M. Chevènement.

Je rappelle tout d'abord que nous avons autorisé le lancement des travaux du TGV-Méditerranée, qui constituent une forte contribution à l'activité du secteur des travaux publics avec 24 milliards de francs de travaux, l'Etat apportant à la SNCF une contribution de 2,4 milliards, lui garantissant ainsi sur cette ligne un taux de rentabilité de 8 p. 100.

En ce qui concerne le TGV-Est, Bernard Pons a été parfaitement clair tout à l'heure. Le compte à rebours est bien connu. Il nous faut sortir une déclaration d'utilité publique en avril ou en mai prochain au plus tard. Ce sera fait. C'est d'ailleurs un travail considérable. Ce sera la plus grande déclaration d'utilité publique jamais prononcée dans notre pays. Il conviendra ensuite, le plan de financement étant bouclé, de procéder aux acquisitions foncières. Par conséquent, c'est au plus tard en 1998 que pourra commencer le chantier.

En ce qui concerne le TGV Rhin-Rhône, qui intéresse particulièrement M. Chevènement, les études se poursuivront et seront financées en 1996, sous réserve que le comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres accepte. Je n'en doute pas.

Globalement, sur ce fonds, ce sont 146 millions de francs d'études pour l'ensemble des TGV qui seront proposés par notre ministère au comité de gestion, et ce dès le début de l'année de manière à assurer une fluidité des opérations.

Au-delà des phases d'études, importantes et nécessaires pour justifier de l'intérêt économique des projets, pour en ajuster les vocations et préparer les phases de définition des tracés, il est clair que la programmation des TGV doit s'apprécier au regard d'un certain nombre de contraintes financières de la SNCF et de l'Etat.

Il faut également, je crois, mener une réflexion sur le meilleur ordre de réalisation de ces différents TGV...

**M. Michel Bouvard, rapporteur spécial.** Très bien !

**Mme le secrétaire d'Etat aux transports.** ... dans une perspective européenne et dans une perspective de meilleur positionnement stratégique de notre pays.

La loi d'aménagement du territoire prévoit d'ailleurs qu'en 1996 doit être mis à jour le schéma directeur des TGV qui, sur certains points, mérite peut-être d'être toiletté et qui, d'une manière générale, mérite d'être mis en perspective de programmation, compte tenu des contraintes financières. M. Léonard sait à quoi je fais allusion en évoquant un éventuel toilettage du schéma directeur selon les propositions qui seront faites par les acteurs locaux sur le projet de TGV Atlantique.

Pour éclairer le Gouvernement dans ce travail d'élaboration du schéma directeur, que nous souhaitons absolument transparent et concret, c'est-à-dire débouchant sur des choses réalisables, nous avons décidé, ainsi que Bernard Pons l'a indiqué lors de son audition devant la commission de la production et des échanges, de confier un travail de mise à plat à M. Philippe Rouvillois, ancien président de la SNCF. Je suis persuadée que ces éclairages seront particulièrement utiles pour nous permettre de mettre en place le nouveau schéma directeur des TGV.

Plusieurs intervenants, notamment le rapporteur spécial, M. Bouvard, M. Daubresse et M. Fauchoit lorsqu'il parlait des ports, ont insisté sur l'importance du transport combiné. Nous sommes très attachés, effectivement, au développement du transport combiné dont on connaît bien les avantages pour l'environnement, l'utilisation optimale des infrastructures, le développement des partenariats entre les différents professionnels et donc la modernisation des différents acteurs de la filière des transports.

Monsieur Daubresse, je vous confirme que nous avons une approche volontariste. Nous avons eu l'occasion d'en débattre lors de la première réunion du comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables que présidait Bernard Pons il y a quelques jours. En 1996, nous maintiendrons et, si possible, nous accentuerons l'effort en la matière.

Vous m'avez demandé s'il s'agissait d'un effort transparent. Tout à fait. Face aux centaines de millions que nous pourrions inscrire pour financer le fonds d'investissement des transports terrestres, il va de soi qu'il doit y avoir un réel développement du transport combiné, une réelle amélioration de la qualité du service et des investissements. Je suis très attentive, je vous l'ai déjà dit, aux avis et aux conseils que vous pourrez nous donner, notamment sur l'établissement d'un schéma d'orientation des plates-formes et sur les meilleurs axes de développement des chantiers de transbordement et des différents investissements que nous pourrions financer sur le fonds.

A ce sujet, je voudrais d'un mot revenir sur la question de la plate-forme de Dourges, qui a été évoquée par M. Fauchoit. Le projet est inscrit au contrat de plan et l'Etat a prévu les crédits correspondants. Nous sommes conscients du fait que certaines interrogations subsistent sur le plan local. Bien entendu, l'Etat interviendra sur la base d'un partenariat local parfaitement clarifié. Je souhaite que l'on puisse débloquer ces crédits le plus rapidement possible, afin de valoriser le potentiel de développement du transport combiné qui est particulièrement important dans la région Nord - Pas-de-Calais.

M. Daubresse, M. Balligand, M. Idiart et M. Fauchoit ont parlé des voies navigables. Sur la liaison Rhin-Rhône, M. Pons a déjà répondu dans le cadre des questions au Gouvernement. Cette liaison se fera, la chose est claire. Les dispositifs sont désormais en place. Je participerai d'ailleurs le 3 novembre prochain à Mâcon à l'assemblée générale de la CNR et à l'assemblée générale de Midi-Nord, au cours desquelles seront entérinées les modalités

politiques de mise en place de la filiale commune à EDF et à la CNR, ce qui permettra ensuite de publier très rapidement le décret nécessaire.

S'agissant de la liaison Seine-Nord, le comité de gestion du fonds d'investissement des transports terrestres, qui vient de se réunir, a prévu de réserver les 15 millions nécessaires à la poursuite des études. Le tracé n'est pas arrêté, ces études ayant justement pour objet d'affiner la question en tenant compte de l'environnement, de l'aménagement du territoire, de l'économie du transport et de l'économie de l'ensemble des territoires concernés. Toutes les questions que vous évoquiez, monsieur Fauchoit, seront prises en considération dans ces études qui s'achèveront en 1996.

La partie située entre Noyon et Compiègne ne posant pas de problème de tracé, Bernard Pons et moi-même avons donné notre accord pour que soit lancée une étude spécifique des possibilités de travaux sur cette section. Si la rentabilité était démontrée et si nous réussissions à faire passer au Conseil d'Etat une déclaration d'utilité publique spécifique, nous serions tout à fait favorables à ce que ces travaux soient lancés sans attendre la réalisation du grand canal.

Je voudrais, en remerciant M. Daubresse d'avoir souligné ce point, dire quelques mots sur les questions européennes relatives aux transports. Il va de soi que l'ensemble de l'activité dont j'ai la responsabilité sous la houlette de Bernard Pons est totalement imprégnée par les évolutions européennes. Pour ma part, j'ai plutôt tendance à considérer que c'est une chance plus qu'un risque, même si cela nous amène, c'est vrai, à évoluer.

Je vous rappelle qu'un accord vient d'être signé à Madrid concernant la réalisation du tronçon binational du TGV entre Perpignan et Figueras. C'est un maillon important du TGV-Sud qui reliera l'Espagne à l'Italie via la France. Dans un esprit d'intermodalité, ce tunnel aura vocation à assurer à la fois le transport des voyageurs et le transport combiné.

Dans le même esprit, je voudrais dire un mot également, et je sais que M. Bouvard y sera sensible, du prochain sommet franco-italien. Nous souhaitons vivement que ce soit l'occasion de faire avancer le projet de liaison Lyon-Turin, qui est, lui aussi, un projet multimodal auquel nous sommes très attachés.

Au-delà des infrastructures, il faut également penser l'Europe en termes de services. Je parlais tout à l'heure de confiance en la SNCF. Il s'agit pour elle de relever les possibilités de redéploiement ou de développement que constitue l'Europe, et j'en vois déjà pour preuve les accords intelligemment passés avec d'autres entreprises ferroviaires pour développer le service, et donc, finalement, se développer.

Plusieurs d'entre vous ont évoqué les questions aériennes, M. Gantier, auquel Bernard Pons a répondu, mais également M. Daubresse, M. Lamontagne, M. Idiart et M. Sarre.

Vis-à-vis du groupe Air France, nous nous sommes engagés à avoir un comportement normal d'actionnaire, c'est-à-dire confiant dans ses dirigeants, sans ingérence dans la gestion quotidienne et assurant les obligations qu'il a contractées, c'est-à-dire le versement des tranches de recapitalisation qui ont été promises, le dernier versement de 5 milliards, qui aura lieu en 1996, étant subordonné à un audit, diligenté par la Commission européenne.

Il est vrai qu'il reste beaucoup à faire pour rétablir la situation financière de l'entreprise. C'est dû notamment au fait que la situation de ses principaux compétiteurs européens continue à s'améliorer, à la fois parce que la conjoncture est plus favorable et parce que ses concurrents accentuent leurs efforts de maîtrise des coûts.

Nous soutenons les efforts menés à bon escient par la direction d'Air France pour rester, dans cette dynamique de compétition, à un bon niveau par rapport aux concurrents, je pense en particulier à Lufthansa. Nous sommes satisfaits de voir que les discussions, notamment avec le personnel navigant technique, ont lieu de façon paritaire.

En ce qui concerne Air Inter, le projet présenté le 5 octobre représente une grande ambition pour l'entreprise puisqu'il s'agit de créer sur son socle une grande compagnie européenne. A ce sujet, je voudrais rectifier certains propos de M. Sarre sur l'accélération de la déréglementation qui, paraît-il, aurait été décidée par le Gouvernement. Je n'ai rien fait de tel ! J'ai simplement constaté que, le 1<sup>er</sup> janvier 1993, avait été signé pour trois ans, c'est-à-dire jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1996, un acte permettant d'accorder des concessions exclusives à Air Inter. Au 1<sup>er</sup> janvier 1996, cet acte ne sera plus juridiquement en vigueur et ce sera la fin des dispositions transitoires. Il est donc exact qu'à cette date, le ciel français sera ouvert sans restriction à toutes les compagnies nationales.

Certains se sont interrogés sur le fonds de péréquation des transports aériens, et il en est même qui ont voulu alimenter un malentendu à ce sujet. Il faut être très clair. Ce fonds fait déjà l'objet, pour plus d'une trentaine de dossiers, d'une mise en route de la procédure. Contrairement à ce qui a été dit, les crédits ne sont pas encore dépensés en raison de la longueur de cette procédure.

Je précise, notamment à M. Coussain, que la desserte d'Aurillac – mais cela concerne aussi d'autres villes – entre tout à fait dans le champ d'application de ce fonds de péréquation du transport aérien. Il est en effet destiné à faciliter, d'une part, les dessertes entre Paris et un certain nombre de villes de province et, d'autre part, les liaisons transversales qui ne peuvent pas atteindre l'équilibre financier sur une base purement commerciale.

J'ajoute que ce fonds a pour objectif, entre autres, de réduire la participation des collectivités locales à l'effort financier qu'impose toute liaison aérienne.

M. Lamontagne et M. Idiart ont soulevé la question de l'aéroport de Roissy. Bernard Pons a déjà répondu à plusieurs questions sur ce sujet. Faut-il préciser, encore une fois, que nous avons pour objectif de maîtriser le développement de Roissy, de favoriser le développement de chacune des différentes plates-formes de province – quels que soient sa taille, sa localisation et son marché – et, enfin, pour le très long terme, de réserver dans le bassin parisien un site pour une troisième plate-forme.

M. Georges Sarre s'est interrogé sur les transports collectifs en Ile-de-France. Il semble s'émouvoir de la réduction des dotations de l'Etat dont bénéficient la RATP et la SNCF en Ile-de-France au titre de l'indemnité compensatrice. Etant donné les propos que j'ai entendus ici – et ils sont justifiés – sur l'aménagement du territoire et sur le nécessaire développement de la province, une telle décision est dans le droit fil de ce que souhaite l'Assemblée. En effet, elle s'inscrit bien dans une logique d'aménagement du territoire visant à réduire la part du fonctionnement des transports publics en région parisienne supportée par le contribuable national.

Je profite de cette occasion pour souligner que le présent budget accorde une place importante aux transports collectifs en province, puisque les crédits y afférents sont en augmentation de 35 p. 100 par rapport à la loi de finances rectificative pour 1995. C'est essentiel pour améliorer la qualité de vie dans les villes, pour favoriser le développement des différentes villes de province et, bien entendu, pour lutter contre la pollution.

M. Sarre s'est également inquiété à propos de la sécurité routière. D'abord, il faut prendre acte avec satisfaction – même s'il convient d'être prudent en ce domaine – des résultats satisfaisants enregistrés au cours du dernier quadrimestre en matière de sécurité routière, c'est-à-dire depuis que Bernard Pons et moi-même avons souhaité mettre en place une politique fondée sur l'esprit de responsabilité ainsi que sur la nécessité de la formation, et agir sur l'action sur les comportements.

De notre point de vue, la lutte en faveur de la sécurité routière ne se réduit pas, loin s'en faut, à des questions de crédits puisqu'il s'agit d'agir sur les comportements. Quand bien même il s'agirait de crédits, il ne faut pas négliger le fait qu'une grande partie des crédits d'entretien routier est consacrée à la sécurité routière, notamment ceux affectés aux entretiens de sécurité. Ces crédits sont justement en forte augmentation : plus de 37 p. 100. N'oublions pas non plus l'importance de la politique de partenariat avec les assurances, qui permet de compléter, à hauteur d'environ 180 millions, les crédits directement inscrits sur le budget de l'Etat.

M. Georges Sarre aurait pu constater également que, en matière de contrôle, nous n'avions jamais dit que nous avions décidé de lever le pied. Bien au contraire ! Nous conduisons une politique équilibrée. Nous ne voulons pas renforcer l'appareil répressif, mais nous voulons marcher sur deux pieds. L'action sur les comportements passe à la fois par la formation et par l'esprit de responsabilité : c'est le premier pied. L'autre pied, ce sont les contrôles, notamment pour les transporteurs routiers.

S'agissant de ce dernier point, nous avons complété les effectifs des contrôleurs du transport routier, de manière à accompagner, dans un esprit de responsabilité, les partenaires sociaux sur le contrat de progrès du transport routier. Je m'étonne d'ailleurs que l'on puisse critiquer ce contrat de progrès sur le transport routier alors même que les syndicats de salariés – et je salue notamment l'esprit de responsabilité de Force ouvrière et de la CFDT – l'ont signé.

**M. Jean-Louis Idiart.** Pas tous !

**M. le secrétaire d'Etat aux transports.** M. Diebold a, de manière très intéressante, lui aussi, évoqué l'importance des programmes aéronautiques et de recherche aéronautique. M. Bernard Pons et moi-même le remercions d'avoir bien voulu souligner le tournant que marque notre budget grâce à l'innovation que constitue l'inscription de crédits destinés à financer de nouveaux programmes par le biais d'avances remboursables.

Il a souligné deux points particuliers sur lesquels je lui indique que nous sommes bien d'accord avec lui. Il s'agit d'abord de la nécessité de réaliser des efforts importants sur la recherche en amont, de manière à rester en phase avec les efforts de recherche menés par les Américains. Nous sommes tout à fait convaincus que de tels efforts sont nécessaires pour permettre aux entreprises du secteur de maîtriser les technologies qui seront utilisées dans les programmes futurs et pour rester à niveau.

A cette fin, la dotation allouée à la recherche en amont s'élèvera, en 1996, à 680 millions de francs. Elle permettra notamment d'accorder à l'Aérospatiale et à la SNECMA les soutiens prévus dans les protocoles pluriannuels de recherche signés avec les entreprises en mai dernier. Comme en 1995, ces crédits sont inscrits en loi de finances initiale sur le budget de la défense. Mais ce qui importe, c'est qu'ils soient une réalité, et ce pour un montant significatif.

Le deuxième point particulier évoqué par M. Diebold a été celui de l'A 330. Bernard Pons et moi-même nous sommes très attachés à trouver, d'une manière ou d'une autre, le moyen permettant d'apporter à ce projet d'une grande importance stratégique et économique tous les soutiens nécessaires. Le présent budget ne traduit que le début de l'effort important que nous souhaitons consentir en la matière.

M. Fauchoit et M. Garnier ont, pour leur part, évoqué les questions portuaires. Je suis, comme M. Fauchoit, très attaché à l'intégration des ports dans le réseau européen des transports, et ce dans une approche intégrée avec les transports terrestres. Les services du ministère travaillent sur ce sujet afin de pouvoir soumettre des propositions dans le cadre des schémas qui seront pris en application de la loi sur l'aménagement du territoire.

M. Fauchoit a également insisté sur la nécessité de créer un environnement économique favorable à nos ports. A cet égard, il a préconisé des mesures de simplification. Sans vouloir déflorer les décisions qui seront prises demain matin lors de la tenue du comité interministériel de la mer, je crois pouvoir dire que les services de M. Arthuis, notamment la direction des douanes, et ceux du ministère des transports seront sans doute d'accord pour prendre des mesures allant en ce sens.

J'ai été très sensible, monsieur Fauchoit, à vos propos sur la ville de Dunkerque, puisque j'y ai fait un déplacement particulièrement intéressant qui m'a permis de constater que la mise en œuvre de la réforme de la maintenance se traduit d'ores et déjà par un redressement significatif des trafics. Et je reste, vous le savez, extrêmement attentive aux différentes questions, notamment sociales, qui se posent dans le port de Dunkerque.

Comme d'autres de vos collègues, vous avez abordé les questions de sécurité maritime. Je tiens à rappeler que certaines dispositions incluses dans le projet de loi sur la sécurité des transports, adopté au Sénat la semaine dernière et qui reviendra prochainement devant votre assemblée, portent précisément sur ces questions. L'objectif de ce texte est notamment de renforcer l'efficacité de l'action de l'Etat en mer grâce à une meilleure coordination des services.

En ce qui concerne la SNSM, Bernard Pons et moi-même souhaitons que le Parlement puisse nous aider à rétablir ses crédits qui, encore une fois, sont un peu trop justes compte tenu de l'important effort consenti par la Société de sauvetage en mer et de son dévouement.

Monsieur Garnier, enfin, a évoqué de nombreux rapports. En ce qui me concerne, je le renvoie au premier comité interministériel de la mer qui se réunira demain. Attendons au moins la tenue d'une première réunion. Je suis persuadée que ce comité prendra un certain nombre des dispositions qui iront dans le sens qu'il a souhaité.

S'agissant de la construction navale, j'indique à M. Garnier que, malheureusement, ce secteur d'activité ne fait pas partie du domaine de compétences de Bernard Pons et de moi-même.

En ce qui concerne la construction aéronautique, je suis tout à fait d'accord avec lui. Comme je l'ai dit à M. Diebold, il s'agit d'une des priorités de notre budget. Dès ce matin, M. Bernard Pons a précisé que notre action dans ce domaine est et sera très forte.

Tels sont, mesdames et messieurs les députés, les éléments de réponse que je pouvais apporter aux intervenants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** Nous en arrivons aux questions.

Je vous rappelle que chaque groupe intervient par période de quinze minutes.

Nous allons commencer par les questions des membres du groupe UDF.

La parole est à M. Charles Ehrmann.

**M. Charles Ehrmann.** La Côte d'Azur a trop longtemps été oubliée, avez-vous dit, monsieur le ministre, le 19 octobre dernier à Nice. Vous avez même parlé d'une période de quarante ans. Pour compenser cet oubli, les villes et le département des Alpes-Maritimes ont beaucoup emprunté. Mais, urbanisant à outrance le littoral, ils ont oublié les voies de communication nécessaires pour un million d'habitants et qui, désormais, sont si difficiles à réaliser en raison de l'opposition de riverains. Cette opposition est d'ailleurs si puissante qu'elle a pu empêcher la réalisation de 150 millions de travaux à la fin du X<sup>e</sup> Plan et qu'elle entrave l'exécution de ceux inscrits au XI<sup>e</sup> Plan.

Les dettes du département et de la ville de Nice sont si élevées – respectivement 4 et 5 milliards –, qu'ils sont incapables de faire les efforts nécessaires pour sortir d'une crise profonde, qui se caractérise par une stagnation du tourisme et une chute libre des activités du secteur du bâtiment et des travaux publics.

Je citerai deux exemples de cette crise. Premièrement, dans le département, l'emploi de granulats, matériaux servant pour la construction des bâtiments, a chuté de 43 p. 100 de 1991 à 1995, contre 10 p. 100 sur le plan national et 20 p. 100 sur le plan régional.

En second lieu, à Nice, cinquième ville de France, qui compte 35 p. 100 de la population des Alpes-Maritimes, la crise est plus profonde qu'ailleurs. La ville se paupérise : elle compte la moitié des RMIstes et des chômeurs du département. Le nombre des logements commencés au premier semestre 1995 est inférieur de 20 p. 100 au nombre de ceux commencés au premier semestre 1994, et le nombre des logements aidés par l'Etat a chuté de 50 p. 100 durant la même période. Les demandes de HLM en attente se chiffrent à 12 000. Enfin, depuis dix ans, la ville réclame en vain une cour d'appel détachée de celle d'Aix : en effet, les Alpes-Maritimes contribuent pour 40 p. 100 des jugements qu'elles prononcent, lesquels se font souvent attendre trois ans.

Sans un concours important de l'Etat, les Alpes-Maritimes manqueront leur entrée dans le XXI<sup>e</sup> siècle.

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur Ehrmann, mon déplacement à Nice, le 20 octobre dernier, a été pour moi l'occasion de préciser les orientations de l'Etat en termes d'aménagement du territoire et d'infrastructures au service du développement de la Côte d'Azur. Vous avez tout à fait raison de dire que la Côte d'Azur a été sans doute mal aimée. Sa réputation tient sans doute

à son climat et à une qualité de vie qui y régnait naguère. Mais, aujourd'hui, ce département, avec un million d'habitants, et la ville de Nice – la cinquième ville de France –, avec ses quartiers en difficulté, connaissent comme d'autres départements et d'autres villes des problèmes sociaux. Il faut donc rayer de nos esprits l'idée que nous nous en faisons.

Aujourd'hui, monsieur Ehrmann, je ne puis que confirmer les propos que j'ai tenus la semaine dernière et que je résumerai rapidement.

Une directive territoriale d'aménagement sera proposée à titre expérimental, de façon à définir le cadre général du développement de l'aire métropolitaine azuréeenne.

Afin de poursuivre la diversification du tissu économique local, l'Etat s'attachera en particulier à consolider les importants acquis de Sophia-Antipolis et ce qu'ils représentent d'un point de vue technologique. Un comité d'orientation stratégique sera mis en place d'ici à la fin de l'année, sous la présidence du préfet, pour renforcer la cohérence entre les actions de l'Etat et celles des collectivités locales.

Enfin, la construction d'infrastructures adaptées sera très activement poursuivie. Pour ce qui concerne l'Etat, cela vise en particulier les liaisons avec l'Italie, les nationales 202 et 204 et l'autoroute A 8 *bis*. Dans le domaine des collectivités locales, j'ai également décidé un soutien exceptionnel de l'Etat au projet d'autoroute urbaine sud de Nice.

**M. Charles Ehrmann.** Trente millions, ce n'est pas beaucoup monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** C'est un début !

**Mme le président.** La parole est à M. Jean-Paul Fuchs.

**M. Jean-Paul Fuchs.** Madame le président, monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous indiquer que je renonce à celle de mes questions qui portait sur la diminution du fonds de gestion rural et du FNAT, laquelle donnait aux zones rurales le sentiment d'être le parent pauvre de l'aménagement. Comme M. le ministre a déjà répondu à cette question, ce n'est pas la peine qu'il y réponde une nouvelle fois.

J'en viens à mon autre question. La SNCF est-elle encore un service public ? Telle est la question que, avec d'autres, je me pose.

Lorsque les directeurs régionaux de la SNCF disent que le fonctionnement de la SNCF répond à une logique d'entreprise, à une logique capitaliste, que la société nationale recherche la rentabilité, ou tout au moins l'équilibre financier, et qu'il faut abandonner les voies ferroviaires déficitaires ; lorsqu'on constate qu'en cinq ans, de 1988 à 1992, 535 kilomètres de voies ont été fermées et qu'on prête, selon la presse d'aujourd'hui, au directeur l'intention de fermer 6 000 kilomètres de réseaux pour économiser 1,5 milliard de francs d'ici à l'an 2000, ce qui aggravera ainsi encore l'isolement des régions montagnardes et fragiles,...

**M. Augustin Bonrepaux.** Très juste !

**M. Jean-Paul Fuchs.** ... on est en droit de penser que cela va à l'encontre de l'aménagement du territoire.

Nous savons tous que le chemin de fer est un instrument de lutte contre la désertification, un instrument de cohésion sociale, un instrument essentiel dans la défense de l'environnement. Dans ces conditions, peut-on encore dire que la SNCF est un service public et qu'elle participe à l'aménagement du territoire ?

**M. Augustin Bonrepaux.** Très bien !

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Oui, monsieur Fuchs, la SNCF est toujours un service public. Selon les termes de la loi, la SNCF est un établissement public en charge de l'aménagement, du développement et de l'exploitation du réseau ferré national, selon les principes du service public.

Le récent décret de transposition de la directive européenne de juillet 1991 sur le développement des chemins de fer n'a pas remis en cause cette situation : tout en autorisant, sous certaines conditions, que des services de transport internationaux soient assurés par d'autres entreprises ferroviaires, il a renforcé la mission de la SNCF en tant qu'entreprise ferroviaire intégrée, gestionnaire de l'infrastructure du réseau ferré national.

En outre, les principales missions de service public assurées par la SNCF concernent l'exploitation des services ferroviaires de caractère régional ainsi que l'application de tarifs réduits accordés à la demande de l'Etat à certaines catégories de voyageurs, en particulier aux familles nombreuses. Dans ces deux cas, il est important de bien choisir l'autorité publique compétente pour définir les missions de service public. L'Etat n'est pas nécessairement le seul à pouvoir, le cas échéant, passer un contrat. Il peut s'avérer plus efficace que les autorités régionales soient rendues pleinement compétentes pour définir la consistance des services régionaux et leur évolution. C'est précisément l'objet de la réforme prévue par la loi du 4 février 1995, qui fixe un cadre pour expérimenter le transfert aux régions des compétences d'autorités organisatrices du transport ferroviaire régional.

Enfin, le Gouvernement a décidé de prolonger le moratoire applicable aux services publics en milieu rural. En ce qui concerne la SNCF, il s'agit de faire en sorte que les adaptations économiques qui permettent d'améliorer le service rendu à l'utilisateur, en utilisant le mode de transport le plus pertinent, s'effectuent après une vraie concertation entre la SNCF, l'Etat et les collectivités territoriales concernées.

**Mme le président.** La parole est à M. Joël Sarlot.

**M. Joël Sarlot.** Le caractère de service public de l'éducation nationale se traduit par le souci d'offrir à tous une prestation de qualité. C'est dans cette perspective que le moratoire sur la suppression des services publics en milieu rural, instauré en avril 1993, a été appliqué de plein droit aux écoles rurales. Celles-ci constituent un élément indispensable de la vie quotidienne, tout comme les bureaux de poste, les perceptions, les gendarmeries, etc. Les moratoires successifs n'ont apporté qu'un soulagement temporaire qui ne permet pas de répondre aux besoins réels d'attractivité ni d'assurer la pérennité de la qualité de vie du milieu rural. Leur application a cependant permis de mettre un coup d'arrêt, certes momentané, à l'appauvrissement continu de la présence des services publics en milieu rural.

Le rapport de la mission sénatoriale d'information sur l'aménagement du territoire a bien montré que tous les services publics ont uniformément régressé depuis vingt ans. C'est une évolution contre laquelle les élus locaux s'insurgent avec force, à juste titre. Même s'il est vrai que les bassins de vie ou les pays tendent de plus en plus à déborder du cadre de la commune pour s'étendre aux collectivités limitrophes, et parfois à l'arrondissement tout entier, les populations ressentent durement cette situation.

Les administrations ont toutes fixé des seuils théoriques d'activité – nombre d'opérations aux guichets postaux, nombre d'élèves par classe – au-dessous desquels elles procèdent à des fermetures ou à des regroupements. Les barèmes de fermeture ont été supprimés par l'éducation nationale en 1982, sauf pour les classes uniques, le seuil minimal de neuf élèves ayant été maintenu. Mais cette suppression n'a pas modifié la pratique du ministère qui, pour ouvrir de nouvelles classes en milieu urbain, s'est vu contraint d'en fermer en milieu rural.

Les écoles ont subi de plein fouet la désertification rurale. La France a perdu près de 4 500 écoles à classe unique. Quelle que soit la pertinence des arguments développés en faveur de la restructuration des services publics, celle-ci débouche inéluctablement sur un système de transferts et de fermetures dont l'effet économique et humain est particulièrement préjudiciable en milieu rural. Ce phénomène va à l'encontre de toute logique d'aménagement du territoire et nie le rôle structurant de ces services.

Le gel des services de l'Etat n'est pas une solution durable ; aussi je souhaite que le Gouvernement puisse mettre en place deux mesures simples.

Il convient d'abord de différencier, pour l'ouverture ou la fermeture d'une classe, et de prévoir divers seuils d'effectifs, en fonction du caractère rural ou urbain de la commune.

Il faut ensuite accorder des moyens financiers aux communes qui, à la suite de la fermeture d'une classe, doivent réorganiser la scolarisation des enfants, ou leur attribuer une aide incitative à la création de regroupements pédagogiques, en maintenant l'ensemble des postes et des classes.

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

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Monsieur le député, l'intérêt que vous portez au maintien des écoles, notamment en milieu rural, rejoint naturellement les préoccupations du Gouvernement. Comme vous l'avez indiqué, la loi de février dernier a affirmé le principe de l'égal accès de tous aux services publics, ce principe valant bien entendu en premier lieu pour l'éducation, et donc pour l'école.

La loi a prévu la mise en place de commissions départementales des services publics. Celles-ci ont en particulier pour objet d'examiner les schémas départementaux d'organisation et d'amélioration des services publics, dont l'objectif essentiel est, aux termes mêmes du décret, « de satisfaire les besoins des habitants et de contribuer au développement local ».

Dans ce contexte, vous l'avez rappelé, le moratoire a été prolongé et s'applique en particulier aux écoles ; il n'est pas possible, depuis le début de 1993, de fermer une école en milieu rural. Ce moratoire ne sera pas levé tant que n'auront pas été déterminés de nouveaux modes de fonctionnement des services de l'Etat propres à garantir clairement l'équilibre entre les contraintes de gestion et la nécessité d'assurer le service public en tous points du territoire.

Au-delà de ce dispositif prévu par la loi d'orientation, le ministre de l'éducation nationale s'est engagé, au début du mois de juillet, lors de l'examen par le Sénat de la loi de programmation scolaire, à créer à titre expérimental une douzaine d'observatoires départementaux chargés d'apprécier de manière prospective les flux d'élèves du premier degré et leurs conséquences, afin d'établir la carte

scolaire ; les réflexions de ces observatoires faciliteront les travaux des commissions départementales. Vous souhaitez différencier les seuils d'ouverture et de fermeture des classes, selon qu'on se trouve en milieu rural ou en milieu urbain. Cette suggestion me paraît particulièrement pertinente et elle sera appréciée au cas par cas par les commissions départementales, qui prendront naturellement en compte les réalités de chacun des départements concernés.

**Mme le président.** La parole est à M. François-Michel Gonnot.

**M. François-Michel Gonnot.** Monsieur le ministre, je m'adresse à vous en tant que responsable des services de la navigation et en tant que ministre assurant la tutelle de Voies navigables de France, responsable à ce titre de la consommation des crédits d'entretien de nos cours d'eau navigables, même s'il est vrai que l'essentiel de ces crédits est inscrit au budget du ministère de l'environnement.

Je me fais l'écho du cri d'alarme que lancent au Gouvernement des milliers de sinistrés habitant dans les vallées des rivières oisèennes. Je rappelle que 3 000 familles ont été frappées par les crues des hivers 1993 et 1994.

L'Oise et l'Aisne doivent bénéficier d'un plan d'urgence pour les travaux d'entretien. Mais nous sommes confrontés à deux problèmes. D'abord à un manque manifeste de moyens, aussi bien humains que budgétaires, des services de la navigation. Ensuite au critère de consommation des crédits d'entretien des voies d'eau navigables. Ceux-ci sont consommés, contrairement à ce que prévoyait le plan Barnier, non pas pour partie au titre de la prévention des inondations, mais pratiquement exclusivement pour assurer la bonne navigabilité de nos cours d'eau ; il convient de lever très rapidement cette difficulté administrative.

Aucune campagne de dragage significative n'a eu lieu en 1993, 1994 et 1995. Si, par malheur, nous devons connaître pour la troisième fois des inondations, des reproches pourraient être adressés au Gouvernement, peut-être à tort. Il est donc nécessaire que celui-ci tienne dorénavant compte du critère de prévention des inondations dans la consommation des crédits dont il a la charge.

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur Gonnot, en ce qui concerne les risques d'inondation, vous l'avez rappelé, les services du ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports interviennent à la fois pour le compte de l'Etat – ils sont à ce titre mis à la disposition du ministre de l'environnement – et dans le cadre de prestations réalisées au bénéfice des collectivités territoriales.

Leur action se développe à plusieurs niveaux. Dans le domaine de l'aménagement et de l'urbanisme, au titre de la prévention des risques naturels ; dans le cadre de missions de conception et de surveillance des ouvrages de protection passive ; en matière de prévision des risques d'inondation, par une participation active au dispositif de régulation et d'annonce des crues ; par l'assistance qu'ils dispensent aux autorités locales et aux populations pendant et après les crises.

Ces interventions sont réalisées sur le terrain par les services chargés de la navigation et les directions départementales de l'équipement. Elles touchent directement à la sécurité des biens et des personnes et sont véritablement au cœur des missions de l'Etat.

Pour faire face à ces missions essentielles, ces services doivent être dotés de moyens suffisants en personnel qualifié. Pour cela, il était indispensable de mettre fin à l'hémorragie que le ministère chargé de l'équipement a connue au cours de ces dernières années, afin de préserver les forces d'intervention opérationnelles de l'ensemble de ses services déconcentrés ; cela a constitué l'une de mes priorités lors de l'élaboration du projet de budget.

De plus, la mise en place de l'établissement public Voies navigables de France va permettre de dégager, au cours des années à venir, des ressources nouvelles au bénéfice de la voie d'eau. J'ai demandé qu'un effort particulier soit fait rapidement pour le département de l'Oise, qui a été particulièrement touché au cours des dernières années.

L'action conduite au niveau des moyens des services de la navigation sera ainsi complétée par la mise en œuvre d'un programme de modernisation des équipements et des ouvrages hydrauliques, dont la gestion concourt aussi à assurer la sécurité de nos concitoyens à l'égard des risques d'inondation, lesquels, vous l'avez rappelé, sont très préoccupants.

**Mme le président.** Nous passons aux questions du groupe République et Liberté.

La parole est à M. Gérard Saumade.

**M. Gérard Saumade.** En dépit du risque de répétition, je rappelle que nous avons participé il y a deux ans à un grand débat sur l'aménagement du territoire qui s'est traduit par le vote de la loi ATR, laquelle faisait de l'aménagement du territoire, si nous avons bien compris, une priorité des priorités de la politique nationale.

Il s'agissait à la fois de réduire les inégalités graves qui affectent les diverses parties du territoire national, de freiner les phénomènes de concentration urbaine désordonnée dont on déplore les conséquences sociales et humaines, et de favoriser les mutations du développement local.

Au-delà des différences politiques apparaissait un souffle nouveau capable, dans une ambiance portant au pessimisme, de redonner des raisons d'optimisme et de faire croire en la volonté politique. Ce souffle paraît retombé sous les coups de la dérégulation et de la rigueur budgétaire.

Cela me conduit à poser une question comportant trois volets.

Le projet de budget pour 1996 prévoit une diminution des crédits de 250 millions de francs qui porte essentiellement sur le titre IV et sur le titre VI, c'est-à-dire sur les investissements.

Le budget, ce n'est pas que des chiffres, c'est l'expression d'une volonté politique. Et cette diminution des crédits donne lieu à interprétation. Doit-on en déduire que le Gouvernement ne fait plus de l'aménagement du territoire une priorité des priorités, l'axe majeur de sa politique nationale ?

En second lieu, le Gouvernement pense-t-il être en mesure de poursuivre la mise en place des « pays », dont une première liste a déjà été publiée, ou juge-t-il préférable de laisser au temps et aux collectivités locales le soin de faire émerger ces pays en fonction des possibilités et des politiques de développement local ?

Troisièmement, les pays retenus à titre expérimental sont-ils le fait d'un Etat peaufinant la déconcentration de ses services ou de collectivités locales recherchant un lieu favorable au développement local ?

S'ils sont le fait de l'Etat, comme semblent le démontrer les choix effectués et les méthodes employées, quels crédits spéciaux leur seront accordés ? Du point de vue organisationnel, quel préfet aura autorité sur un pays à cheval sur deux départements ou sur deux régions, comme c'est le cas pour le Gard et l'Hérault ?

**M. Léonce Deprez.** Les deux !

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

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Monsieur le député, vous avez évoqué la politique des pays et vous vous êtes demandé en préalable si la politique d'aménagement du territoire restait une priorité du Gouvernement. Je crois que, au cours du débat, Bernard Pons, Anne-Marie Idrac et moi-même avons été clairs : la réponse est oui.

Vous avez demandé si l'expérience des pays pourrait être prolongée au-delà de la phase de préfiguration actuelle. Bien sûr ! D'ailleurs, en dehors de l'expérience de préfiguration actuelle, certains pays se mettent en place, les acteurs locaux se réunissent, des projets sont conçus et des financements trouvés. Le label « pays pilote » ou « pays de préfiguration » n'est pas nécessaire ; chaque pays évolue en fonction du dynamisme et des initiatives prises par les acteurs locaux.

**M. Léonce Deprez.** Très bien !

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Vous demandez si le choix des pays retenus pour l'opération de préfiguration a résulté d'une définition dictée par l'Etat ou, au contraire, de propositions des collectivités concernées et des acteurs de terrain. Ma réponse est extrêmement nette : l'Etat n'a rien imposé en l'occurrence.

**M. Léonce Deprez.** Très bien !

**M. le secrétaire d'Etat au développement rural.** Les préfets ont servi d'intermédiaires pour transmettre les projets qui étaient conçus localement. Parmi les 180 projets qui ont été spontanément présentés au Gouvernement, 42 ont été retenus pour leur qualité, la complémentarité qu'ils présentaient entre eux et leur répartition sur l'ensemble du territoire. Cela signifie que des pays de très grande qualité n'ont pas été retenus alors que leur pertinence ne pouvait en aucun cas être contestée.

Bref, comme vous le voyez, il s'agit avant tout d'une opération reflétant l'initiative des acteurs locaux. Le Gouvernement ou l'Etat ne sauraient être directifs en ce domaine. Lors de l'expérience de préfiguration, aucune directive n'a d'ailleurs été donnée sur la forme d'organisation que devaient avoir ces pays ou sur les procédures de décision qui devaient être retenues.

Nous souhaitons observer objectivement comment les expériences locales se déroulent, leur apporter le soutien nécessaire et en tirer des enseignements qui seront utiles aux pays qui voudront se constituer à l'avenir. L'Etat suit l'expérience et en dressera le bilan mais il n'a aucune fonction de contrôle.

Vous avez enfin demandé quels crédits pourraient, le cas échéant, être engagés dans cette opération. Une enveloppe a été fixée dans le cadre du Fonds national d'aménagement et de développement du territoire afin de financer les études complémentaires qui pourraient se révéler nécessaires. Le FNADT pourra également intervenir et financer certaines initiatives et certains projets retenus par les pays expérimentaux. Je précise que le FNADT n'interviendra qu'en complément des financements traditionnels.

**M. Léonce Deprez.** Très bonne réponse !

**Mme le président.** La parole est à M. Alain Ferry.

**M. Alain Ferry.** Monsieur le ministre, vous devez trouver que, depuis deux jours, les députés alsaciens sont un peu fatigués, car ils ont décidé de se serrer les coudes et de montrer leur détermination à faire avancer le TGV-Est, qui, pour le moment, reste à quai.

Après MM. Lapp et Muller, et avant M. Reymann, je me permets de vous poser moi aussi une question à ce sujet.

Pour nous, le TGV-Est est un maillon clé du schéma directeur européen des lignes françaises à grande vitesse. Ce projet concilie aménagement du territoire national et européen et rentabilité financière. L'ensemble des acteurs régionaux consentent depuis plusieurs années des efforts importants en faveur du transport ferroviaire en général. Je pense tout d'abord aux actions développées par la région Alsace dans le domaine de la modernisation du transport ferroviaire régional et de la coopération ferroviaire transfrontalière. Je pense aussi, et surtout, aux participations financières que les collectivités de l'Est dans leur ensemble, et alsaciennes en particulier, ont accepté d'assumer pour accélérer le projet de TGV-Est.

Le gouvernement précédent avait, de son côté, donné son accord de principe pour la réalisation effective de l'infrastructure en question. Or, malheureusement, plus le temps passe, plus la volonté du Gouvernement de réaliser cet équipement me semble incertaine. Nous attendons toujours l'annonce d'un montage financier clair du projet. Il semblerait, monsieur le ministre, que vous vouliez limiter les engagements financiers de l'Etat. Une telle situation est évidemment inacceptable pour nous.

Si nous voulons consacrer le rôle européen de Strasbourg et gagner notamment la bataille du siège entre Bruxelles et Strasbourg, tout doit être fait, y compris par les entreprises nationales, pour conforter la place de la ville alsacienne dans la Communauté européenne, dans l'espace rhénan et dans le grand Est.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous apporter toutes garanties à ce sujet ?

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur le député, je comprends parfaitement l'inquiétude qui s'exprime. En vingt-quatre heures, plusieurs de vos collègues ont avant vous interrogé le Gouvernement. Je dirai donc une nouvelle fois, et peut-être avec plus de solennité, ce que j'ai déjà eu l'occasion de dire, d'autant plus que certaines déclarations ont pu semer le doute. Je tiens donc à bien préciser les choses.

Le projet de TGV-Est européen consiste à réaliser une ligne nouvelle de 410 kilomètres entre la région Ile-de-France et l'Est de la France, mettant ainsi Strasbourg à une heure cinquante de Paris.

Le 23 septembre 1993, le Gouvernement français a décidé la réalisation du TGV-Est européen en deux phases, dont la première consistera à réaliser les tronçons Vaires-Vandières et Sarrebourg-Strasbourg.

L'enquête d'utilité publique a été ouverte le 16 septembre 1994. La commission d'enquête a rendu son rapport le 26 juin dernier et a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Cette procédure, ainsi que je l'ai indiqué cet après-midi lors des questions d'actualité, s'achèvera au mois de mai 1996.



Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, a demandé à la SNCF de poursuivre, en concertation avec l'ensemble des acteurs locaux et sous l'égide des préfets, la mise au point détaillée du projet en tenant compte des recommandations de la commission d'enquête.

La Commission européenne vient de décider d'accorder, pour le financement des études d'avant-projet détaillé, 22 millions d'écus au titre de 1995. Un protocole relatif au financement de ces études est par ailleurs en cours de signature entre l'Etat, la SNCF et les collectivités locales concernées, ce qui devrait permettre leur démarrage avant la fin de l'année.

L'Etat s'est engagé à ce que soit examiné l'ensemble des moyens relevant des différents partenaires du projet, qui permettront de compléter les concours publics d'ores et déjà attendus, de telle sorte que le taux de rentabilité des capitaux investis par la SNCF atteigne 8 p. 100.

En 1994, lors des sommets européens de Corfou et d'Essen, une liste de quatorze projets d'infrastructure d'intérêt européen a été retenue. Parmi ces projets, le TGV-Est européen est l'un des plus avancés.

L'Union européenne dispose maintenant de tous les éléments pour que soit arrêtée sa contribution à cette réalisation.

Le plan de financement global du projet sera définitivement fixé au cours de l'année 1996 lorsque seront connus tant la consistance finale du projet à l'issue de l'enquête publique que le montant définitif des subventions attendues de l'ensemble des partenaires.

Enfin, je vous rappelle monsieur le député, que, lors de sa déclaration de politique générale, M. Alain Juppé, Premier ministre, avait indiqué clairement que ce projet était considéré comme prioritaire par le Gouvernement.

**Mme le président.** Nous en venons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

La parole est à M. François Roussel.

**M. François Roussel.** Monsieur le ministre, ce matin même, à cette tribune, vous avez souligné le rôle essentiel de votre ministère pour l'emploi et l'aménagement du territoire. Tous les parlementaires qui ont été interpellés hier par la fédération des travaux publics ont été particulièrement sensibles à vos propos.

S'il est vrai que, dans un contexte de rigueur budgétaire, les investissements sur notre réseau routier national ne peuvent être en forte progression, il n'en est pas de même pour notre réseau autoroutier qui, lui, fait l'objet de concessions.

J'attire tout particulièrement votre attention sur un dossier que j'ai eu, à plusieurs reprises, l'occasion de défendre dans l'hémicycle, le dossier de l'autoroute A 89 Bordeaux-Clermont-Ferrand.

Il y a un an, votre prédécesseur m'assurait que tout était mis en œuvre pour que le Conseil d'Etat puisse rendre son avis, aboutissant ou non à la reconnaissance d'utilité publique, au plus tard dans les tout premiers jours de 1996.

Où en sommes-nous ?

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur Roussel, je connais très bien votre attachement à la réalisation de l'autoroute Bordeaux-Clermont-Ferrand. Vous n'êtes d'ailleurs pas le seul à être attaché à cette grande liaison : M. le secrétaire d'Etat suit lui aussi le dossier attentivement.

Cette opération, longue de près de 350 kilomètres, est un maillon essentiel de la grande liaison transversale Est-Ouest qui devra relier la façade atlantique à la région Rhône-Alpes en même temps qu'elle contribuera à désenclaver la région Aquitaine et les régions ouest du Massif central.

L'enquête publique de la section Arveyres-Saint-Julien-Puy-Lavèze s'est déroulée entre les mois de mai et juillet 1994. La commission d'enquête a émis un avis défavorable sur soixante kilomètres environ, en Dordogne, à l'ouest de Périgueux.

Après un examen approfondi des observations de la commission d'enquête, j'ai décidé de soumettre l'ensemble du projet au Conseil d'Etat. Cette saisine interviendra dans les tout prochains jours.

Dans le département du Puy-de-Dôme, l'enquête publique sera lancée au début de 1996.

Dans un programme national particulièrement chargé, le contrat de plan passé entre l'Etat et la Société des autoroutes du Sud de la France, concessionnaire du futur ouvrage, a prévu pour la période 1995-1999 l'engagement de plus de 10 milliards de francs sur les 16 milliards que coûtera au total l'opération.

Je vous rappelle que M. le Président de la République, dans son discours d'Egletons – pas l'ancien : le récent, celui du 16 juin dernier – a indiqué que les travaux de l'autoroute A 89 seraient engagés dès 1996, simultanément aux deux extrémités, à savoir la section Saint-Julien-Puy-Lavèze-Ussel, à l'est, et la section Arveyres-Coutras, à l'ouest.

Je tenais, monsieur Roussel, à vous faire part de ces éléments pour bien vous montrer toute l'intérêt qu'attache le Gouvernement à la réalisation de cette opération qui est un des éléments très importants de l'ambitieuse politique d'aménagement du territoire qu'il entend mener.

Cela me conduit à dire à l'intention de M. Saumade, qui a quitté l'hémicycle, que la politique d'aménagement du territoire ne se réduit pas aux 2,2 milliards de francs qu'avait la DATAR : ce sont aujourd'hui 98,6 milliards de francs qui sont au service de l'aménagement du territoire ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**Mme le président.** La parole est à M. Serge Lepeltier.

**M. Serge Lepeltier.** Monsieur le ministre, je souhaite vous interroger sur la nécessaire inscription au schéma directeur routier national d'une liaison autoroutière à l'est de Bourges.

Le débat a été lancé au début de 1995 à l'initiative du ministre de l'équipement de l'époque, sur les objectifs et l'opportunité de la liaison A 71 et A 6. Le bilan de ce débat, qui a été mené au sein des régions Centre, Bourgogne et Champagne-Ardenne, vous a été transmis au mois de mai 1995 par le préfet de la région Bourgogne. Il a conclu à la nécessité de l'axe Bourges-La Charité-Auxerre dans le prolongement de l'A 26 Auxerre-Troyes, avec un barreau Clamecy-Avallon.

La nécessité de cet axe est évidente. J'ajoute que celui-ci ne serait pas en concurrence avec l'axe Bordeaux-Clermont-Ferrand : il s'agit là d'achever le bouclage du grand Bassin parisien, de réaliser une médiane autoroutière entre Saint-Nazaire et Mulhouse et de permettre aux régions touchées par la restructuration des industries d'armement de s'ouvrir vers l'Europe centrale.

Qu'en est-il donc de ce dossier dans le cadre de la révision du schéma directeur national ?

Tout cela me conduit à poser une seconde question : comment assurer le financement de telles infrastructures ? Ne faut-il pas trouver de nouveaux moyens de financement car les besoins sont immenses ?

Le doublement de la taxe au kilomètre versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour le financement du fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, qui passe de un milliard à deux milliards de francs, risque à terme de pénaliser les investissements autoroutiers à péage. Ne s'agit-il pas là d'une sorte de transfert du budget de l'Etat vers ces sociétés autoroutières ?

Au-delà du simple péage, aujourd'hui lourdement pénalisé et, alors même que des autoroutes gratuites sont mises en chantier et que d'autres autoroutes gratuites sont quelquefois saturées, je me demande s'il convient de continuer cette politique. Ne faudrait-il pas étudier l'éventuelle participation de fonds de retraite, de fonds d'obligations à long terme ou l'ouverture à de gros investisseurs privés pour assurer le financement de besoins ô combien importants ?

**M. Jacques Brunhes.** Lepeltier-péage !

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur Lepeltier, le ministère de l'équipement a engagé une étude d'opportunité sur les liaisons Est-Ouest au sud du Bassin parisien. Cette étude a fait l'objet d'un large débat au printemps 1995 dans les régions Bourgogne et Centre, ainsi que dans le département de l'Aube.

Plusieurs grandes options ont été envisagées. Un très large consensus s'est dégagé en faveur d'une liaison entre Bourges, Nevers et Auxerre.

M. le préfet de la région Bourgogne a transmis au ministère de l'équipement le projet de cahier des charges des études de l'infrastructure, ainsi que l'avis de la commission du suivi du débat.

L'ensemble du dossier est en train d'être examiné par mes services et j'ai décidé de proposer l'inscription de cette nouvelle liaison au schéma directeur routier national, qui sera révisé comme cela est prévu par la loi sur l'aménagement du territoire du 4 février dernier.

Vous avez eu raison d'évoquer la question du financement. Il faudrait d'ailleurs lancer un concours d'idées sur le financement à long terme des grandes infrastructures autoroutières...

**M. Jacques Brunhes.** Et voir comment font nos voisins !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Toutes les suggestions seront bonnes.

**Mme le président.** La parole est à M. Serge Poignant.

**M. Serge Poignant.** Monsieur le ministre, vous avez défini trois priorités pour votre budget de 1996. Une de ces priorités, c'est d'agir pour l'emploi, et je m'en félicite. Vous avez d'ailleurs rappelé à juste titre que tous les modes de transport étaient un levier pour l'emploi.

Les transports terrestres représentent environ 800 000 emplois, la branche la plus porteuse étant, entre autres, celle des transports routiers de marchandises.

Force est de constater que les transports routiers ont entrepris d'importants efforts et se sont engagés dans la mise en œuvre d'un contrat de progrès.

Je crains toutefois que l'augmentation de la TIPP à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1996 ne se traduise par une perte sensible de compétitivité et une dégradation de leur situation financière, et qu'elle ne remette en cause ces engagements.

Je regrette vivement que ne puisse être étudiée, pour les transporteurs routiers, la possibilité de bénéficier, au même titre que les conducteurs de taxis, les agriculteurs ou les marins pêcheurs, d'une fiscalité spécifique sur le gazole dit utilitaire, c'est-à-dire la faculté pour les entreprises de récupérer une partie de la TIPP.

Je me permets d'insister, monsieur le ministre, pour que cette idée soit reprise dans l'avenir.

Les transports ferroviaires sont également facteurs d'emploi pour nos entreprises. Pour ce qui concerne mon département, la Loire-Atlantique, et l'Ouest, permettez-moi de vous demander de privilégier parallèlement le développement du TGV-Ouest sur les axes Nantes-Paris et Rennes-Paris.

Je saisis l'occasion pour insister sur la nécessité de l'interconnexion du réseau et la réalisation du barreau Sud en Essonne. Qu'en pensez-vous ?

Enfin, pour ce qui est des transports aériens, pourriez-vous nous rappeler votre attachement à des projets de grands aéroports en province ? Vous connaissez, bien sûr, le projet de l'aéroport du Grand-Ouest à Nantes, et je ne peux pas ne pas insister sur la détermination locale en faveur de ce projet.

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur le député, j'ai écouté ce que vous avez dit à propos de la TIPP. Vous connaissez ma position, que j'ai déjà exprimée.

Le projet de loi de finances pour 1996 est là, et les choses sont maintenant derrière nous : une hausse uniforme de 13 centimes sur la TIPP des différents carburants est prévue. Cette hausse amorce une réduction de l'écart relatif entre le supercarburant sans plomb et le diesel. Malgré cette hausse, le prix du gazole en France restera encore inférieur au prix moyen du gazole en Europe.

S'agissant du développement du TGV-Ouest, je vous ai entendu et j'examinerai les choses de très près.

Quant au barreau Sud, en Essonne, j'ouvrirai une concertation parce qu'il y a des divergences de points de vue, au sein même du grand ministère dont j'ai la responsabilité.

**Mme le président.** La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Monsieur le ministre, je crois savoir que votre ministère a concédé le bouclage de l'A 86 à la société Cofiroute. Je suis favorable à ce bouclage, mais il faut que vous sachiez que tous les élus sont opposés au péage. En effet, sur l'ensemble du bouclage, qui va s'étendre sur quatre-vingt-cinq kilomètres environ ; seuls sept kilomètres seront à péage, alors que les habitants de la zone ont déjà contribué, à travers leurs impôts, au financement du reste.

De plus, le coût du péage, pour une relation quotidienne habitat-travail, représentera tous les quatre ans le prix d'une Clio.

J'ajoute que le dossier qui est sorti des mains du commissaire-enquêteur a prévu une couverture légère à la hauteur de Vélizy, qui va exposer les habitants du bout de cette commune à des nuisances insupportables.

Enfin, la plupart des élus considèrent que le rapport entre l'efficacité et le coût de l'opération – environ 10 milliards de francs pour sept kilomètres – n'est pas

aujourd'hui justifié, et qu'il vaudrait probablement mieux choisir une solution à l'ouest de Versailles, c'est-à-dire celle d'un deuxième tunnel accessible aux véhicules légers et aux poids lourds. Cette solution abaisserait substantiellement le coût du bouclage.

Je connais votre bon sens et votre rigueur. Je souhaite donc qu'au-delà de l'avis quelque peu figé des experts, vous regardiez de près le dossier avant de prendre votre décision.

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

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur le député, vous faites appel à mon bon sens et à ma sagesse. Comment ne pourrais-je pas vous entendre ?

Vous posez un problème très difficile. Il y a quelques temps, mes services m'ont proposé un certain nombre de solutions techniques concernant non seulement la réalisation, mais aussi les financements.

J'ai le souvenir d'une intervention très percutante et très brillante – la vôtre – lors d'un débat qui concernait ce projet. C'est parce que je vous ai entendu dans cet hémicycle vous exprimer en tant que porte-parole d'un certain nombre de députés préoccupés par la réalisation de cette grande infrastructure, qu'avant de prendre toute décision je souhaite vous rencontrer pour étudier avec vous et vos collègues...

**M. Jean-Louis Idiart.** Il a de la chance, lui !

**M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** ... les différents arguments que vous venez de développer, face à ceux que l'administration, qui a suivi très attentivement le dossier, peut me présenter.

**Mme le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

### ORDRE DU JOUR

**Mme le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1996, n° 2222 :

M. Philippe Auberger, rapporteur général au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 2270) ;

Aménagement du territoire, équipements et transports : aménagement du territoire, urbanisme et services communs ; transports terrestres, routes, sécurité routière ; mer ; transport aérien, météorologie, aviation civile ; articles 61, 62 et 63 ;

– Aménagement du territoire :

M. Yves Deniaud, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 6 au rapport n° 2270) ;

– Aménagement du territoire et développement rural :

M. Patrick Ollier, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 2275, tome III) ;

– Transports terrestres :

M. Michel Bouvard, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 9 au rapport n° 2270) ;

– Transports terrestres et maritimes :

M. Charles Fèvre, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 2275, tome V) ;

– Mer :

M. Jean-Louis Léonard, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 7 au rapport n° 2270) ;

– Transports aériens et météorologie :

M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (annexe n° 8 au rapport n° 2270) ;

– Transports aériens :

M. François Asensi, rapporteur pour avis au nom de la commission de la production et des échanges (avis n° 2275, tome IV).

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-neuf heures quarante.)*

*Le Directeur du service du compte rendu intégral  
de l'Assemblée nationale,  
JEAN PINCHOT*