

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

COMPTE RENDU INTEGRAL — 36° SEANCE

Séance du Mardi 1^{er} Décembre 1981.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. ROBERT LAUCOURNET

1. — Procès-verbal (p. 3333).

2. — Loi de finances pour 1982. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3388).

Transports (p. 3388).

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports ; Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances (section commune et transports terrestres) ; MM. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (transports terrestres) ; Jean-François Pintat, rapporteur spécial de la commission des finances (aviation civile et météorologie) ; Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (aviation civile) ; Henri Caillavet, rapporteur spécial de la commission des finances (routes et voies navigables) ; Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (routes et voies navigables).

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTE DE M. MAURICE SCHUMANN

MM. le président, le ministre d'Etat.

MM. Bernard-Michel Hugo, Michel Giraud, René Regnault, René Touzet, Daniel Hoeffel, Pierre Sallenave, Serge Boucheny, Louis Longequeue, Jean Colin, André Méric, Roger Boileau, Bernard Parmantier, Jean Cluzel, Philippe Machefer, Gérard Gaud, Louis Virapoullé, le ministre d'Etat.

★ (2 f.)

Sur les crédits du titre III.

Amendements n°s 500 de M. Jean Cluzel et 502 de la commission des finances. — MM. Jean Cluzel, Henri Caillavet, rapporteur spécial, le ministre d'Etat, André Méric. — Retrait de l'amendement n° 500 ; adoption, au scrutin public, de l'amendement n° 502.

Adoption des crédits modifiés.

Sur les crédits du titre IV.

MM. Claude Mont, le ministre d'Etat, Michel Rigou.
Rejet des crédits au scrutin public.

Crédits des titres V et VI. — Adoption.

Art. 91. — Adoption.

Industrie (p. 3420).

M. Pierre Dreyfus, ministre de l'industrie.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Edmond Hervé, ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie ; René Tomasini, rapporteur spécial de la commission des finances ; Francisque Collomb, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques ; Marcel Lucotte, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (énergie) ; Paul Kauss, Pierre Noé, Edouard Bonnefous, président de la commission des finances ; Michel Rigou, Jean-Marie Rausch, Robert Schnitt, Raymond Dumont, Guy

Schmaus, Louis Souvet, Jacques Pelletier, Daniel Hoefel, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Jean Cluzel, Hubert Martin, le ministre de l'industrie ; le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie ; Etienne Dailly.

Sur les crédits du titre III (p. 3445).

MM. Christian Poncelet, Louis Virapoullé, Louis Jung, Robert Schmitt, Bernard Legrand, le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie.

Rejet des crédits.

Sur les crédits du titre IV (p. 3446).

Amendement n° 503 de M. Marcel Lucotte. — MM. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques (énergie) ; le rapporteur spécial, le ministre. — Retrait. Adoption des crédits.

Crédits des titres V et VI. — Adoption.

Art. 88. — Rejet.

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Transmission d'un projet de loi (p. 3449).

4. — Ordre du jour (p. 3449).

PRESIDENCE DE M. ROBERT LAUCOURNET,

vice-président.

La séance est ouverte à dix heures quinze minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1982

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1982, adopté par l'Assemblée nationale. [N° 57 et 58 (1981-1982).]

Transports.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant les transports.

La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les sénateurs, il m'appartient de vous présenter la signification et les éléments essentiels du projet de budget des transports pour 1982.

Je voudrais le faire de manière aussi brève que possible : cela me conduira à ne pas reprendre une grande partie des chiffres dont vous avez, sans aucun doute, pu prendre connaissance dans les documents mis à votre disposition.

A propos de ces documents, je vous indique que quelques chiffres ont été affinés au cours des travaux qui ont suivi l'élaboration de ce budget et que, par conséquent, ceux qui vous ont été fournis au mois d'août ou de septembre ne correspondent pas exactement à la présentation définitive de ce budget. Cette différence a pu conduire à une erreur d'interprétation, mais je vous prie de croire qu'il s'agit là uniquement d'une erreur due aux conditions matérielles de travail.

Vous le savez, je considère ce budget des transports pour 1982 comme un budget de transition.

D'une part, en effet, ces propositions budgétaires ont dû être élaborées dans des conditions de délais extrêmement contraignantes.

D'autre part, il est évident que, dans le domaine des transports, un projet de budget résulte pour une part importante de la politique antérieurement mise en place. Il n'est ni possible ni souhaitable d'arrêter de nombreuses actions en cours de réalisation. Les décisions antérieures tendent ainsi à se perpétuer dans leurs traductions budgétaires.

Cela dit, malgré ces contraintes inévitables, le projet de budget des transports comporte des mesures significatives de la nouvelle politique des transports, telle que le Gouvernement l'a définie, conformément à la volonté du pays.

Quelle est cette politique ? Pour la résumer, je dirai qu'elle se fonde sur un certain nombre d'objectifs essentiels, qui sont ceux de l'ensemble de la politique gouvernementale.

Il s'agit de relancer l'activité économique et l'emploi, d'avancer dans le progrès social, d'améliorer la qualité de la vie, d'économiser l'énergie, de renforcer la sécurité, de préserver l'environnement, d'aménager le territoire national de façon équilibrée, en assurant le développement de chacune de ses régions.

A mon sens, c'est l'ensemble de ces critères qui doivent entrer dans la définition d'une politique des transports. En effet, puisque les besoins auxquels il faut répondre en ce domaine concernent, globalement, l'activité économique du pays et la vie quotidienne des gens, on ne saurait y répondre convenablement en se limitant au seul point de vue étroit de la rentabilité financière comptable à court terme.

Nous avons donc choisi de raisonner en termes de rentabilité économique et sociale, en y intégrant l'ensemble des exigences que je viens d'évoquer.

C'est ce choix, conforme au souci d'efficacité à la fois de la politique des transports et des entreprises concernées — souci que nous ne perdons pas de vue — qui permet à la volonté gouvernementale de travailler dans le sens d'une meilleure complémentarité des divers modes et d'accorder une attention particulière au développement du rail.

Avancer dans cette voie suppose que l'on refuse la fausse alternative entre un libéralisme destructeur et un centralisme autoritaire. Ni l'un ni l'autre ne constituent, à mes yeux, la bonne solution.

Il convient de répondre à la diversité des questions concrètement posées, dans ce domaine, par une diversité de réponses bien adaptées, et cela en fonction d'une concurrence qui est nécessaire, mais dont les règles doivent être bien définies. Cette concurrence doit se développer sur des bases justes et saines ; c'est ce que j'appellerai une « concurrence maîtrisée ».

Nos lignes d'action découlent de cette façon de voir les choses.

En ce qui concerne les marchandises, nous voulons aller vers le paiement du transport à son coût économique et social réel — ce qui ne correspond pas à la réalité actuelle — tout en améliorant les conditions d'activité des transporteurs et les conditions sociales de travail qui règnent dans ce secteur.

En ce qui concerne les voyageurs, nous voulons créer les conditions d'un essor des transports collectifs. Cela suppose une politique tarifaire nouvelle, un progrès des services offerts, le maintien à un haut niveau des investissements et une réforme des systèmes de financement. Cela suppose aussi beaucoup plus de dynamisme, d'innovation, d'imagination dans la politique poursuivie par les entreprises de ce secteur, aussi bien publiques que privées.

En ce qui concerne le transport aérien, nous voulons favoriser une relance du trafic et améliorer la part du pavillon français. Cela doit permettre en même temps de répondre aux besoins réels qui existent en ce domaine, et de résoudre des problèmes d'emploi et de balance en devises en matière de trafic international.

Cette politique des transports, nous allons la développer avec les différents moyens dont disposent le Gouvernement et les entreprises concernées, et grâce à des initiatives échelonnées dans le temps, qui appellent la poursuite des études en cours.

D'ores et déjà, comment cette politique s'exprime-t-elle dans le projet de budget qui vous est soumis ?

Je retiendrai cinq domaines sur lesquels nous proposons de porter notre effort.

Premier effort : les transports doivent concourir à la relance de l'activité économique et de l'emploi.

Si l'on reclasse comme il se doit les dépenses en fonction de la nouvelle structure ministérielle, l'évolution des masses budgétaires est éloquent sur ce point. Les moyens de paiement pro-

gresseront de 19,6 p. 100 en 1982 contre 10 p. 100 en 1981 ; quant aux dépenses d'investissement, qui avaient diminué de 0,6 p. 100 en 1981, elles progresseront de 22,4 p. 100 en 1982.

Cet effort global — ainsi que les emplois qui doivent en découler — marquera dans des proportions variables les diverses actions menées par le ministère dont j'ai la charge.

Je citerai, par exemple, le progrès de 55,4 p. 100 pour l'aéronautique civile, de 30,4 p. 100 pour les transports urbains et interurbains.

Je rappelle qu'en ce domaine important les subventions d'investissement avaient, elles aussi, reculé de 20,6 p. 100 en 1981.

Je mentionnerai encore le progrès de 14,1 p. 100 pour les routes, comprenant une hausse de 27 p. 100 pour l'entretien des chaussées et le progrès de 33 p. 100 pour les bases aériennes.

Quant aux voies navigables, qui avaient subi une baisse permanente les années précédentes, si l'on ne peut dire — je ne le dirai pas — qu'elles disposent d'ores et déjà de moyens leur permettant de faire face aux besoins considérables constatés dans ce domaine, on peut affirmer cependant que ce projet de budget amorce un changement de tendance en revenant à des chiffres normaux. Nous proposons, en effet, une progression de 17,2 p. 100 pour 1982.

Deuxième effort, inséparable du précédent : améliorer la vie quotidienne des gens.

Cela passe par une politique vigoureuse de développement et d'amélioration des transports collectifs urbains. Dans ce domaine, alors que d'immenses besoins attendent d'être satisfaits, les investissements avaient subi une forte baisse. Nous proposons donc de les augmenter de 34,5 p. 100 en 1982.

Cela doit permettre à la fois d'améliorer la vie quotidienne et de réaliser des économies d'énergie, en faisant progresser les systèmes de transports en commun.

Bien sûr, l'agglomération parisienne bénéficiera de cet effort important ; mais je souligne que la province, qui recevait 48 p. 100 des crédits en 1981, en recevra 56 p. 100 en 1982, selon le projet de budget qui vous est soumis.

Ce souci d'améliorer la vie quotidienne se traduira aussi par la réalisation de déviations routières, de rocades urbaines, de plans de circulation adaptés et de perfectionnements dans le maillage du réseau autoroutier.

Cette politique doit répondre aux besoins des usagers et des régions. Elle sera donc conçue et réalisée en concertation avec les collectivités locales — ce que nous avons commencé à faire — et reste notre souci.

Troisième effort : renforcer la sécurité. Pour y parvenir, l'action qui est proposée consistera, notamment, à rénover le réseau routier national, à accorder beaucoup d'attention à l'entretien des routes, à la mise en place d'une nouvelle signalisation, à la protection des piétons, au développement des moyens pour assurer la viabilité hivernale et à l'accroissement de l'effort en vue de ce qu'on appelle les « renforcements coordonnés », c'est-à-dire l'état des chaussées.

Toujours pour renforcer la sécurité, nous prévoyons d'accroître les moyens de la navigation aérienne et de la météorologie.

Je note en passant que nous sommes en mesure, grâce à la proposition qui vous est faite, de renforcer les dispositifs de protection de la forêt méditerranéenne.

Il vous est proposé la création de 262 emplois dans les transports aériens — dont 201 pour la navigation aérienne, ce qui est important au point de vue de la sécurité — 99 dans la météorologie, dont chacun connaît le rôle pour la sécurité des divers modes de transport.

Quatrième préoccupation : contribuer à l'aménagement équilibré du territoire. A ce sujet, je dirai simplement que toute la politique qui est proposée — ferroviaire, routière, aérienne, fluviale et urbaine — intègre ce souci de ne pas délaisser telle ou telle partie du territoire et de répondre de façon cohérente aux besoins et aux aspirations qui existent dans l'ensemble du pays.

L'un des aspects de cette volonté, je le note au passage, réside dans l'effort consenti en faveur de la desserte de la Corse. L'aide de l'Etat en ce domaine augmentera de 35,7 p. 100 et comprend une hausse de 55 p. 100 pour la desserte aérienne, dont je sais qu'elle intéresse particulièrement ceux qui résident en Corse. Le fait d'insister sur ces chiffres ne n'empêche pas d'avoir conscience de ce qui reste à accomplir en ce domaine

et des défauts du système, qui sera certainement modifié en liaison avec les projets de décentralisation en cours de discussion.

Cinquième caractéristique de ce budget : nous voulons préparer l'avenir, multiplier les capacités françaises à mettre en œuvre les transports de demain, à proposer des modes de transport et des matériels nouveaux, ce qui appelle une accentuation de l'effort de recherche.

C'est pourquoi, en 1982, les autorisations de programme en matière de recherche progresseront de 38,4 p. 100 et les moyens de fonctionnement de 20,6 p. 100. Cet effort bénéficiera aussi bien à l'aéronautique civile et à la météorologie qu'aux transports terrestres. En ce domaine, les autorisations de programme de recherche seront augmentées de près de 50 p. 100 et une dizaine d'emplois seront créés à l'institut de recherche des transports.

Ce projet de budget, dont je viens d'évoquer rapidement les lignes directrices, ne permettra évidemment pas de résoudre tous les problèmes. Seul un travail immense et de longue haleine pourra assurer la satisfaction progressive des besoins et répondre aux aspirations.

C'est pourquoi, si ce projet de budget de transition est marqué de façon significative par les orientations nouvelles que le Gouvernement a définies, la politique des transports s'inscrit résolument dans la durée.

Cette politique passera par le processus de réforme de la S. N. C. F. c'est-à-dire par le renouvellement de la convention, qui fera l'objet d'une loi en 1982.

Elle passera aussi par la réforme de la gestion et du financement des transports parisiens et par la réforme du système de financement des transports urbains de province. Là aussi, en effet, il y a lieu de revoir les choses.

Elle passera par l'étude des conditions d'une harmonisation des péages et de leur évolution maîtrisée, ainsi que par la refonte du système de financement et de gestion des autoroutes. Une mission de réflexion a été mise en place à cet effet.

Cette politique nouvelle passera par l'élaboration d'un schéma directeur des voies navigables, destiné à dégager les priorités et à préciser le volume des ressources nécessaires à leur réalisation entre 1984 et 1988. Il s'agira aussi d'assurer la modernisation et la revalorisation de la profession batelière dans son ensemble.

Elle passera encore par un effort de développement du transport aérien. Nous avons donné mission à deux personnalités qualifiées d'examiner ce problème à l'échelle régionale, nationale et internationale ; à l'échelle régionale, il y a lieu d'examiner les problèmes posés aux compagnies de troisième niveau, que nous connaissons bien. J'ajoute que nous nous garderons d'oublier l'aviation légère et sportive, pour laquelle des mesures sont à prendre.

Cette politique passera, enfin, par une amélioration sensible du potentiel de recherche et d'études consacré aux problèmes des transports. Là aussi, une mission de réflexion a été confiée à une personnalité, qui doit faire prochainement un ensemble de propositions.

Toutes ces actions, ces études, ces décisions s'insèrent dans une réflexion globale et prospective sur l'évolution souhaitable de l'ensemble du système français de transport. Une commission de personnalités a été constituée à cet effet et installée par M. le Premier ministre. Elle travaillera jusqu'à l'été 1982, mais doit remettre, dès le début de l'année qui vient, ses premières conclusions. Dès lors, le Gouvernement devrait être en mesure de proposer un projet de loi d'orientation des transports intérieurs.

Le projet de budget qui vous est aujourd'hui soumis fait partie de cette démarche d'ensemble. Il en constitue un élément. Il est un premier pas, encore marqué, je le reconnais, par les contraintes existantes, mais déjà porteur des changements attendus par le pays et que le Gouvernement veut réaliser. (*Applaudissements sur les travées communistes, socialistes et sur celles des radicaux de gauche.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 18 novembre par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les rapporteurs pour cette discussion sont les suivants : rapporteurs spéciaux de la commission des finances : quinze minutes ; rapporteurs pour avis : dix minutes.

La parole est à Mlle Irma Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (section commune et transports terrestres). Monsieur le ministre d'Etat, comme vous l'avez fait à l'Assemblée nationale, comme vous l'avez fait à différentes reprises à la radio et à la télévision, comme vous l'avez fait plus récemment à Nantes, vous avez tenu ce matin, au début de la discussion du budget du ministère dont vous avez la charge, à affirmer avec force la volonté du Gouvernement de mettre en œuvre une politique nouvelle des transports conçue pour répondre aux besoins et aux aspirations de la France et des Français.

Pour ce faire, vous voulez rompre avec la logique de la politique antérieure, trop souvent animée par une conception étroite, et de surcroît inefficace, de la seule rentabilité financière. Nombreux sont ceux, dans notre assemblée comme dans l'autre, ainsi que dans tout le pays, qui estiment que les problèmes de transport sont partie intégrante des problèmes de développement économique et d'épanouissement humain. Nous croyons aussi que, pour les résoudre convenablement, bien des critères sont à prendre en considération. Je passerai rapidement sur ces critères, vous les avez évoqués excellemment, avec l'autorité qui s'attache à votre fonction.

Il est vrai, et nous en sommes tous conscients, que les problèmes de transport sont liés à la relance de l'économie, de l'emploi et au progrès social, qu'ils participent à l'amélioration de la qualité de vie, à une politique de recherche d'économies d'énergie, au renforcement de la sécurité des populations, à la préservation de l'environnement comme enfin à toute politique cohérente d'aménagement du territoire.

Ai-je besoin de le dire ? Toutes ces orientations louables recueillent une large approbation dans notre assemblée.

Cela étant affirmé, et sans restriction aucune, je dois, en tant que rapporteur, et par-delà les perspectives d'avenir que vous avez énoncées devant nous, monsieur le ministre, présenter ici l'avis de la commission des finances, dont l'approbation, pour ce qui concerne votre budget, est assortie d'un certain nombre de considérations.

Première constatation : votre budget est celui d'un grand ministère, dont le volume, déjà considérable les années précédentes, passe cette année le cap des 40 milliards de francs, en augmentation de 18,40 p. 100, bien qu'amputé des crédits qui y figuraient auparavant et qui ont été transférés au budget du ministère de la mer.

Deuxième constatation : votre budget est un budget sincère, un budget de vérité, qui assume dans plusieurs domaines — desserte de la Corse, contrat d'entreprise de la S.N.C.F., subvention d'équilibre à la R.A.T.P. — les insuffisances de crédits des budgets des années précédentes, qui avaient été sous-évalués.

Troisième constatation : votre budget respecte les contraintes des obligations contractées antérieurement par l'Etat. Il en est ainsi pour les crédits inscrits à la section commune, pour la desserte de la Corse par mer et par air, en application de la règle de la continuité territoriale, qui, après avoir été revendiquée vainement par les intéressés, ne fait plus maintenant l'objet d'aucune discussion et est admise, je crois, de manière irréversible.

De même, les concours à la S.N.C.F. et aux transports parisiens — je ne m'y attarderai pas car vous en avez parlé — sont calculés cette année encore selon les critères anciens. Personne ne pouvait penser que, avec un budget que vous avez dû préparer à la hâte, en quelques semaines — s'agissant de la S.N.C.F. et des transports parisiens, nous pourrions dire que vous avez pris le train en marche ! — vous seriez en mesure de renverser des tendances déjà anciennes.

C'est ainsi que les crédits qui sont alloués à la S.N.C.F. en vertu du contrat d'entreprise, dont certaines des dispositions remontent à 1937, passent de 19 488 millions de francs à 23 372 millions. C'est là une forte majoration. La plus importante de ces contributions est, sans discussion possible, constituée par la compensation des charges de retraite : elle s'élève à elle seule à 10 108 millions de francs. La situation est préoccupante et tient au fait que, pour 409 000 retraités, la S. N. C. F. ne compte que 252 275 actifs et cotisants. Comme le souligne notre excellent collègue M. Berchet dans son rapport, l'évolution, au cours des trois dernières années, a été particulièrement importante. On ne peut que souhaiter que l'accord d'entreprise qui est en cours de signature soit l'amorce d'un mouvement descendant en matière de charges de l'Etat au titre des retraités.

Le poids des charges que l'Etat impose à la S.N.C.F. augmente aussi de façon très sensible : 20 p. 100 pour ce qui est des charges de services publics et 16 p. 100 pour ce qui est des charges d'infrastructure.

Quant à la R.A.T.P., la subvention d'équilibre s'établit à 2 870 millions de francs, soit une augmentation de 40 p. 100. Il est à noter, comme le fait également mon collègue M. Berchet, que les recettes de trafic ne couvrent que 39,5 p. 100, les collectivités locales apportant grosso modo une contribution de 12 p. 100. Par leur brutalité, ces chiffres appellent une large réflexion. Vous avez souligné avec force que vous étiez particulièrement attentif à ce problème et vous avez précisé que, dans le cadre de la réflexion actuellement engagée pour la préparation de la loi sur l'orientation de la politique des transports, qui sera, nous le souhaitons, soumise au Parlement en 1982, vous ne manquez pas d'établir un parallèle et de prendre des dispositions plus favorables que par le passé en faveur des transports en commun de province. Jusqu'à présent, ceux-ci étaient, en effet, les mal-aimés de la politique gouvernementale, alors que toute politique rationnelle d'aménagement du territoire — et, demain, la mise en place d'une politique de décentralisation — devrait conduire, dans ce domaine des transports en commun, à une meilleure appréciation des droits et des devoirs des populations de province.

Telles sont, rapidement énoncées — mais les impératifs du calendrier sont là — les réflexions les plus importantes de la commission des finances.

J'en arrive à la deuxième partie de mon rapport. Si l'on examine les crédits inscrits au projet de budget des transports terrestres pour 1982, on ne constate aucun bouleversement notable. Mais, monsieur le ministre, vous n'avez pas tort d'affirmer qu'il s'agit d'un budget de transition, comme je l'ai souligné dans mon rapport écrit.

D'ores et déjà, votre budget amorce des orientations significatives dans le sens des priorités nouvelles voulues par le pays. Certaines de ces orientations, telles que la préparation du projet de loi d'orientation relatif à la politique des transports qui sera soumis au Parlement en 1982, devraient entraîner des implications nouvelles dès l'élaboration de la loi de finances pour 1983, du moins le souhaitons-nous.

Ainsi, pourrions-nous aboutir à une réforme de l'organisation des transports parisiens annoncée depuis si longtemps et reportée d'année en année par le jeu d'un article de la loi de finances. Pour 1982 encore, comme en 1978, 1979, 1980 et 1981, l'article 91 de la loi de finances proroge les dispositions des lois précédentes en faveur de l'aide aux transports en commun de la région parisienne.

A cet égard, dans le cadre de la concertation à laquelle, nous le savons, vous êtes tout particulièrement attaché, pensez-vous nous communiquer le rapport de la commission Kahn, qui a été mise en place au mois de septembre par M. le Premier ministre et dont les premières conclusions devraient vous être communiquées à la fin de l'année ?

De même, en ce qui concerne la recherche de rapports nouveaux entre l'Etat et la S.N.C.F., la commission des finances souhaiterait être tenue informée des principales dispositions du nouveau contrat d'entreprise, qui devrait être conclu en 1982, avant sa signature définitive. Elle souhaiterait même être associée à la recherche du meilleur contrat possible.

Cependant, d'ores et déjà, nous notons à votre actif votre volonté de vous donner les moyens de réussir la promotion des transports en commun dans notre pays, qu'il s'agisse des transports par route, par fer, par voie d'eau ou par voie aérienne, autrement que par des « incantations dominicales ».

Après l'inauguration du T.G.V. et la constatation de son succès indiscutable sur le plan technologique, vous avez bien fait de souligner que, deux mois après sa mise en service, les prévisions de trafic qui avaient été faites n'étaient pas exagérées. Il est raisonnable de penser que, dès 1985, la première ligne du T.G.V. Paris—Lyon—Marseille drainera 6 millions de voyageurs supplémentaires, entraînant ainsi une augmentation de 400 millions de francs de recettes, qui permettront d'améliorer la rentabilité de notre réseau ferroviaire.

Certains ne conviennent pas encore de cette évidence et sont tentés de voir, dans la consécration de cette politique par le Président de la République lui-même, la volonté de pratiquer une politique de prestige.

Des esprits chagrins ne manquent pas d'affirmer que l'effort fait en faveur des transports en commun modernes et à grande vitesse est une politique qui accroît encore le déséquilibre entre certaines régions. A ces esprits chagrins, vous avez tenu à apporter le meilleur des démentis en déclarant que : « ... conformément aux orientations prises, vous avez demandé à la S. N. C. F.

d'engager, en liaison avec les collectivités locales, l'examen des modalités de réouverture de quatre lignes ferroviaires fermées : La Ferté-Milon—Reims, Ballan—Chinon, Ax-les-Thermes—La Tour-de-Carol, Clamecy—Corbigny.

Vous avez demandé que cette concertation soit menée pour aboutir, au plus tard, avant la fin de l'année.

Voilà une décision pleine de signification. Ai-je besoin de dire qu'elle ne manquera pas, au moment du vote de votre budget, de recueillir l'approbation d'une large partie de notre Assemblée. En effet, à l'occasion de la discussion des précédentes lois de finances, nous avons souvent déploré le dommage irréparable dû aux fermetures de lignes décidées par le Gouvernement et la S. N. C. F., qui portent considérablement préjudice à la vie économique du pays.

Après tant d'années d'un dialogue de sourds entre notre Assemblée et vos prédécesseurs, votre budget prévoit un effort particulier, dès 1982, en faveur des investissements dans les transports en commun de province. Après deux mauvaises années, 1980 et 1981, qui avaient vu les autorisations de programme diminuer respectivement en francs courants de 3,3 p. 100 et de 20,6 p. 100, nous enregistrons cette année une augmentation très sensible, d'environ 50 p. 100, à ce même titre.

Nous ne pouvons pas dissocier cet effort de celui qui est fait toujours en ce qui concerne les transports en commun de province en faveur des infrastructures de voirie pour lesquelles la subvention passe de 83 millions à 167 millions de francs, soit une progression de 101,2 p. 100. Les tramways font l'objet d'une politique d'encouragement. Pour les métros de Marseille, de Lyon et de Lille, la subvention passe de 86 millions à 148 millions de francs, soit une majoration de 62,8 p. 100.

C'est pourquoi même si la situation des réseaux de transport de province n'est pas aussi euphorique qu'elle paraît, votre volonté, en dépit des héritages que vous avez dû assumer, de vous engager dans une voie nouvelle en faveur des transports en commun de province reçoit votre approbation. Ce sont là des mesures très positives, des mesures de justice destinées à restreindre le déséquilibre entre la région parisienne et la province.

M. le président. Mademoiselle Rapuzzi, je suis au regret d'avoir à vous demander de conclure.

Mlle Irma Rapuzzi. Vous vous engagez là dans une politique qui nous satisfait particulièrement. Nous pensons que l'effort qui est déjà entrepris cette année, comme celui que vous ne manquerez pas de poursuivre les années suivantes, va dans le sens d'une véritable politique des transports en commun, sans laquelle l'aménagement du territoire, la politique d'économies d'énergie, l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs obligés de prendre les transports en commun seraient voués à l'insuccès.

Aussi, en conclusion, la commission des finances m'a chargé de donner un avis favorable à l'adoption du budget des transports terrestres et de la section commune. Elle constate que l'effort entrepris s'inscrit dans une politique nouvelle de solidarité : le droit aux transports pour tous. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.*)

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

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (transports terrestres). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des affaires économiques et du Plan a examiné, bien sûr, le problème particulier des transports terrestres. Elle a bien voulu me charger du rapport.

Respectueuse du domaine propre de la commission des finances et de notre collègue rapporteur, Mlle Rapuzzi, qui vient de présenter une analyse exemplaire, la commission des affaires économiques a, par-delà les documents strictement budgétaires, procédé à l'étude des principales actions et à une réflexion globale sur les transports dans le contexte des économies d'énergie et de la crise économique actuelle.

Au plan général, la répartition des transports pour les voyageurs est la suivante : voitures particulières, 82 p. 100 ; S. N. C. F., 9 p. 100 ; R. A. T. P. et divers, 9 p. 100.

La prédominance des voitures particulières — et cela n'étonne personne — s'est accentuée en dix ans et le taux de croissance, pendant cette même période, est de 50 p. 100 contre 30 p. 100 pour le rail. Mais le trafic de trains rapides et express a progressé de 65 p. 100, soit deux fois plus vite que celui des moyens concurrents.

Le trafic marchandises se répartit ainsi qu'il suit : S. N. C. F., 34 p. 100 des besoins, routes, 50 p. 100, le reste étant acheminé par voies navigables ou oléoducs.

Notons cependant qu'au cours des premiers mois de 1981 l'ensemble du trafic est en baisse sensible de 9 p. 100 pour la S. N. C. F. et de 13,50 p. 100 pour la route.

Dans ce contexte, le transport par camion continue à profiter de sa souplesse et de son absence de rupture de charge, ainsi d'ailleurs que des facultés qui lui ont été offertes par la libéralisation des droits de trafic.

La commission ne conteste pas l'intérêt du trafic routier, mais demande au Gouvernement de mieux tenir compte des inconvénients que présente le transport par route de matériaux pondéreux.

Il n'est, en effet, pas logique que des matières premières et des produits manufacturés lourds soient ainsi acheminés, alors que la S. N. C. F. et la voie d'eau disposent d'une capacité qui est loin d'être utilisée à plein.

Face à la crise de l'énergie, elle estime que tout doit être mis en œuvre pour rechercher une complémentarité entre les différents modes de transport.

La commission a constaté, avec regret, monsieur le ministre, que plus de 50 p. 100 de votre budget était absorbé par les subventions et les compensations versées à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P., vous privant ainsi de moyens d'action directe, malgré un budget important.

La situation de la S. N. C. F., toujours aussi préoccupante, accuse un léger accroissement du nombre de passagers, mais un fléchissement des transports de pondéreux, conséquence de la crise économique.

Il nous a semblé qu'une étude plus approfondie et des efforts plus grands devraient être faits pour le transport par conteneurs.

Notre commission s'est félicitée de la mise en service du T. G. V. et des projets d'extension de ce type de transport vers l'ouest et le nord de la France.

Elle souhaite obtenir un compte d'exploitation particulier — vous vous y êtes engagé en commission — et s'est interrogée sur l'incidence de cet équipement sur l'équilibre financier des lignes aériennes intérieures qui devront subsister pour desservir les régions les plus défavorisées.

Il conviendrait, par ailleurs, de veiller à ce que la mise en place du T. G. V. induise une meilleure desserte de certaines régions, je pense notamment à celle de Champagne-Ardenne.

Au plan social, la croissance des charges particulières de retraite devient inquiétante ; il convient de rappeler — Mlle Rapuzzi l'a fait également — que la S. N. C. F. compte 409 000 retraités pour 252 000 actifs. La commission a pris note de votre désir de présenter au parlement un projet de loi d'orientation pour les transports.

Le contrat d'entreprise S. N. C. F. expire et il apparaît, en effet, souhaitable de définir de nouveaux axes mieux intégrés dans une politique d'aménagement du territoire cohérente.

La commission souhaite que l'intervention envisagée des régions s'accompagne de transferts de moyens financiers correspondants.

Un point particulier a retenu son attention. La notion de coût social et économique des transports que vous semblez vouloir substituer à la notion de rentabilité paraît, dans l'absolu, intéressante, mais il est permis de se demander quel sera le sort des autres moyens de transport qui doivent et devront, eux, tenir compte de l'équilibre réel de leur gestion.

En ce qui concerne la R. A. T. P., la commission a souligné l'effort de modernisation réalisé depuis dix ans. Le rapport écrit étudie longuement les aspects techniques. Je n'y reviendrai donc pas. La commission souhaite connaître les mesures que vous comptez prendre — on en a beaucoup parlé — pour assurer la sécurité des voyageurs devant la multiplication des agressions.

A plusieurs reprises, vous avez affirmé votre désir de voir prendre en charge, par les entreprises, les dépenses domicile-travail. Où en sont les études sur ce point ? Ne craignez-vous pas que ce type de financement vienne encore aggraver les charges des entreprises et contrarier la politique du Gouvernement dans sa lutte contre le chômage ?

La commission a noté, avec intérêt, la croissance des crédits affectés aux transports collectifs urbains, mais elle souhaite qu'une part importante soit réservée aux villes moyennes qui sont quelquefois oubliées au profit des grandes métropoles.

Sur un point plus particulier, permettez-moi, avec l'autorisation de mon collègue, M. Braconnier, puisqu'il s'agit de transports terrestres, d'attirer votre attention sur l'anomalie qui ponctue l'extrémité de l'A.27. Si je vous en parle, c'est parce qu'il s'agit également d'une question de sécurité.

A vingt kilomètres de Dijon, son tracé est interrompu et le flot des véhicules en provenance de l'Est de la France et de l'Etoile-de-Langres se déversera, dans moins d'un an, sur une route nationale étroite et de mauvaise qualité. Il est invraisemblable de constater ce hiatus et il n'est point besoin d'ordinateur pour en démontrer les risques mortels.

Une décision de votre part, monsieur le ministre, s'impose de toute urgence : elle calmerait les inquiétudes des automobilistes.

Le budget de 1982 est, nous avez-vous dit, un budget de transition.

De toute évidence, le Gouvernement entend privilégier le rail et l'expiration de la convention de 1937 lui permettra d'en fixer les moyens.

Mais le coût réel devra nécessairement être assumé par le budget de l'Etat si le transport n'est pas payé à son prix, comme cela semble devoir être le cas.

Dans ces conditions, la commission s'interroge sur l'égalité de traitement des différents modes de transport et m'a prié de vous demander si le Gouvernement envisageait d'alléger les frais des transports par route et voie d'eau, transports dont on ne parle, aujourd'hui, qu'au plan social.

Mes chers collègues, sous réserve de ces observations, votre commission vous propose de donner un avis favorable aux crédits de la loi de finances pour 1982, concernant les transports terrestres. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation (aviation civile et météorologie). Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, la France occupe une place de choix dans le domaine de l'aviation civile, mais les décisions à prendre et les choix à effectuer sont rendus difficiles par le renversement des tendances du trafic aérien international, et par le caractère anarchique et suicidaire de la concurrence internationale.

L'arrêt de la croissance du trafic aérien pose des problèmes nouveaux. Pour les années 1980 et 1981, on peut considérer que le trafic aérien international ne progressera pas, alors que pendant des années, il a augmenté à un rythme d'environ 10 p. 100.

La progression importante du trafic intérieur, notamment d'Air Inter, fait contraste avec ce contexte international et n'est pas clairement expliquée. Cependant, pour ce qui concerne Air Inter, l'impact du T. G. V. ne peut pas encore être apprécié.

Par ailleurs, les coûts des compagnies, notamment celui du carburant, continuent à augmenter à un rythme bien supérieur, environ 25 p. 100 en 1980, à celui de leurs recettes, plus 23 p. 100 en 1980, en raison, en particulier, du cadre dans lequel s'exerce une concurrence de caractère anarchique et suicidaire.

Il faut à cet égard rappeler quels sont les principaux effets de la politique initiée par les Etats-Unis, que ceux-ci ont cherché à imposer au reste du monde et qui a pour nom « libéralisation » ou « déréglementation ». Elle a pris la forme spectaculaire de surenchères à la baisse, notamment sur l'Atlantique-nord, voire de rabais illicites quand la liberté des tarifs n'est pas autorisée, ce qui est le cas des liaisons avec la France.

Sur le réseau international, l'exemple de l'Atlantique-nord est le plus démonstratif ; cette déréglementation a provoqué deux conséquences principales : une surcapacité, car le nombre des compagnies n'étant plus contingenté aussi strictement, on peut considérer que, chaque jour, l'équivalent de 56 Boeing 747 traversent l'Atlantique à vide ; des pertes financières considérables, puisqu'au cours de l'année 1980 les compagnies aériennes ont enregistré une perte d'environ 3 milliards de francs sur l'Atlantique-nord.

Cette accumulation des pertes pose deux problèmes. Qui financera les déficits des compagnies ? Comment sera financé le renouvellement des flottes ?

C'est dans ce contexte d'incertitudes qu'il convient d'analyser le projet de budget de l'aviation civile pour 1982.

Il s'agit avant tout d'un budget de continuité au niveau des grandes orientations, avec un effort considérable pour les actions prioritaires qui sont constituées par l'Airbus et le moteur CFM 56.

En ce qui concerne le transport aérien, quatre problèmes, qui devraient être clarifiés, ont retenu l'attention de la commission : l'avenir du Concorde, la composition de l'équipage sur certains avions, la situation financière d'Air France et la concurrence du T.G.V.

En ce qui concerne le Concorde, la seule couverture de 90 p. 100 du déficit de son exploitation par l'Etat, en application du contrat d'entreprise, avait été estimée en 1980 à 272 millions de francs pour l'année 1981. Un complément de 52 millions a été voté dans le collectif de juillet, plus 23 millions dernièrement, portant le total à 357 millions de francs.

Visiblement, le crédit de 290 millions de francs inscrit au budget de 1982 est très sous-évalué.

Le coût budgétaire croissant du Concorde appelle un certain nombre de mesures :

Un arrêt total est irréaliste, car il coûterait encore plus cher au cours des deux ou trois prochaines années et poserait des problèmes juridiques très délicats : droits de trafic, problème de l'accord avec la Grande-Bretagne.

En revanche, l'arrêt de l'exploitation sur les deux lignes les plus déficitaires permettrait de stabiliser le coût budgétaire du Concorde. C'est la première recommandation de la commission.

En ce qui concerne la composition des équipages sur certains avions, il s'agit, sous l'apparence d'une simple question technique, d'un problème qui a des implications considérables, tant sur la situation d'Air France que, le cas échéant, sur les perspectives commerciales des projets d'avions français.

Le problème s'est posé en 1977-1978, quand Air France a eu le projet d'acquérir treize Boeing 737. Ce projet a échoué en raison de l'intransigeance des pilotes, qui ont exigé un équipage à trois sur ces appareils.

Les conséquences de cette intransigeance ont cependant eu des résultats désastreux : réduction importante du réseau moyen-courrier de la compagnie par suppression de lignes ou affrètement à d'autres compagnies ; perte d'environ 30 000 heures de vol, soit 10 p. 100 de l'activité d'Air France.

Or, aujourd'hui, la situation se repose dans des termes nouveaux : les pilotes d'Air France, dans leur majorité, ont renoncé au pilotage à trois, mais les officiers mécaniciens maintiennent leurs exigences.

Dans ce contexte, Air France envisagerait à nouveau d'acquérir, pour une durée limitée — en attendant l'A 320 — environ seize Boeing 737.

L'enjeu est important à un triple point de vue : une grève dure est quasi inévitable de la part de certains personnels ; les conditions d'acquisition de ces avions posent un problème de financement à Air France, en raison de sa mauvaise situation financière ; selon l'issue retenue, l'avenir sera engagé, car la même question se posera pour les avions Boeing de la prochaine génération, le A 320 et même le A 310 qu'Air France est seule à avoir commandé avec un poste de pilotage à trois.

La raison pour laquelle j'ai posé cette question, en apparence technique, tient dans les importantes conséquences financières qu'elle comporte pour la compagnie Air France. Nous attendons votre réponse, monsieur le ministre d'Etat.

Cette question est d'ailleurs liée à la situation financière d'Air France.

Pour les raisons déjà exposées, celle-ci se détériorera très fortement en 1981, puisqu'un déficit d'exploitation d'environ 400 millions de francs est attendu, alors qu'en 1980, Air France avait été l'une des rares compagnies à équilibrer ses comptes.

Concernant Air France, la stagnation du trafic, l'anarchie tarifaire et l'évolution du prix du carburant rendent caduques les hypothèses de base du contrat d'entreprise signé entre l'Etat et Air France pour la période 1981-1983.

Enfin, sauf à envisager une solution à l'américaine — rappelés que la société Panam a vendu son siège et a licencié des effectifs très importants — seul le soutien de l'Etat peut permettre de préserver l'existence et les chances du développement du transport aérien français.

Accessoirement se pose le problème de la nature et de l'importance des charges de service public qui peuvent être mises à la charge des compagnies françaises, notamment dans le cas de la desserte aérienne de la Corse.

On a aussi recherché la cohérence de la politique des transports intérieurs à propos des trains à grande vitesse, qu'ont évoqués les orateurs qui m'ont précédé.

La mise en service du premier T. G. V. a fait apparaître une concurrence qui se traduit déjà, pour Air Inter, par une diminution de trafic sur Paris — Lyon d'environ 30 p. 100 sur le premier mois. En 1983, cette perte de trafic serait supérieure à 80 p. 100.

C'est pourquoi, avant toute décision engageant l'avenir, il est indispensable d'évaluer très précisément l'ensemble des coûts et avantages directs et indirects de chaque mode de transport, afin de définir une politique cohérente.

Nous attendons, là aussi, des études non pas immédiates — cela nous paraît impossible — tout au moins pour le prochain budget.

J'aborderai maintenant la construction aéronautique civile, où la forte croissance de l'aide de l'Etat n'apporte pas en elle-même de réponse aux choix stratégiques qui vont devoir être effectués.

En effet, les autorisations de programme atteignent plus de 2 milliards de francs, en augmentation de plus de 55 p. 100 par rapport à 1981.

Mais, pour le futur proche, des choix difficiles devront être effectués à brève échéance pour conforter les succès et faire de la construction aéronautique un secteur porteur de croissance économique, de développement de l'emploi et de progrès techniques. En effet, pour ne pas renouveler « l'erreur Caravelle », il est indispensable d'élargir la gamme des productions afin de couvrir de nouveaux marchés.

Si le lancement d'un nouveau programme est inconcevable sans l'aide de l'Etat, son coût très élevé — plus de cinq milliards de francs — exige d'évaluer clairement les perspectives commerciales et de minimiser les risques, afin de ne pas renouveler l'erreur du Concorde.

Le principe de lancer de nouveaux programmes n'est pas discutable, mais il convient de s'interroger : lesquels ?

Trois projets doivent plus particulièrement retenir l'attention : l'Airbus A 320, l'avion de transport régional ATR 42 et le moteur CFM 56.

En ce qui concerne l'Airbus A 320, le lancement du programme suppose une réduction des incertitudes : incertitudes commerciales, incertitudes techniques et incertitudes quant au cadre de la coopération et à ses conditions.

En ce qui concerne l'avion de transport régional ATR 42, les aspects techniques en sont parfaitement maîtrisés et le cadre de la coopération avec l'Italie est maintenant défini. Cependant, si les crédits pour cette opération ne sont pas inscrits au budget, ne serait-ce pas parce que la commercialisation de cet appareil va être difficile ?

Enfin, une stratégie technique et commerciale doit être définie pour la production des moteurs d'avions. Les crédits inscrits au budget passent de 452 à 655 millions de francs d'une année sur l'autre pour le moteur CFM 56.

Le projet d'amélioration de ce moteur pose quatre questions. Elles sont relatives au coût, aux perspectives commerciales, à la concurrence qu'il ferait aux produits actuels, au nombre de partenaires participant à sa production. N'ayant pas tous les éléments nécessaires à la formation d'une opinion, je souhaiterais néanmoins rappeler les deux principes qui doivent inspirer les choix à faire : favoriser la convergence et la complémentarité des projets français ; élargir la coopération internationale, mais seulement à des partenaires technologiquement et financièrement crédibles.

Enfin, je dirai quelques mots des crédits consacrés aux aéroports. Ils ne permettent pas un financement normal et régulier. Par ailleurs, les conséquences de la loi de décentralisation devraient être précisées en ce qui concerne les aérodromes.

Les questions financières sont au nombre de deux dans ce domaine. Roissy nous cause beaucoup de soucis par son déficit prévisible. En clair, l'Etat a le choix et devrait arbitrer entre une augmentation des redevances ou une contribution budgétaire. La plus mauvaise solution est d'attendre.

Les crédits sont, par ailleurs, insuffisants pour permettre un entretien satisfaisant des aérodromes, notamment des pistes.

Pour la sécurité aérienne, les efforts entrepris depuis plusieurs années doivent être poursuivis et complétés. Les créations d'emplois et le renouvellement des matériels, amorcés depuis plusieurs années, sont poursuivis dans de bonnes conditions, mais la sécurité de l'aviation privée est encore insuffisante. On peut regretter que les crédits de subventions aux associations, principal instrument de formation des pilotes, ne progressent que de 4,4 p. 100, c'est-à-dire régressent en valeur réelle.

En ce qui concerne la sûreté également, je voudrais manifester une certaine préoccupation. En effet, seulement 20 à 50 p. 100, selon les estimations, des passagers des vols intérieurs sont contrôlés. Mon expérience personnelle me prouve même que ces chiffres sont très supérieurs à la réalité. Cette situation recèle en soi des risques très graves, tels que terrorisme, gestes de déséquilibres, grève des pilotes. Il faut donc insister pour que les effectifs de contrôle soient sensiblement renforcés.

Compte tenu de ces interrogations et des points particuliers de cette analyse, compte tenu aussi des aspects positifs de ce budget, votre commission a décidé de s'en remettre au vote du Sénat pour son adoption. (*Applaudissements.*)

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

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (Aviation civile). Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, on ne peut valablement étudier les transports aériens français sans au moins survoler la conjoncture internationale tout entière, y compris sur le plan politique, en regardant notamment ce qui se passe aux U. S. A. — ainsi que vient de l'indiquer notre collègue Pintat — dont la puissance et le système politico-économique pèsent, qu'on le veuille ou non, sur le monde occidental industrialisé et plus encore peut-être sur les plus pauvres : le tiers monde, le quart monde, en attendant que la sous-prolétarisation s'accroissant conduise les nantis à inventer un cinquième monde.

J'ai eu l'occasion, au nom de votre commission, de vous faire part, il y a un an, des craintes que l'on pouvait formuler de voir les mesures de déréglementation mises en œuvre par les Américains sur les lignes intérieures, puis sur les lignes extérieures, conduire à une concurrence sans frein dommageable à l'ensemble des compagnies.

J'attirais également l'attention du Gouvernement sur les risques, pour les pays en voie de développement, de se retrouver davantage isolés du fait d'une mauvaise desserte aérienne jugée peu rentable, et lui demandais de prendre l'initiative d'une organisation internationale des transports aériens qui contribuerait à une politique planétaire d'aménagement du territoire capable de réduire les inégalités entre Etats et, du fait même, d'être un facteur de paix.

Ces craintes sont, hélas, confirmées sans que, du moins à notre connaissance, les mesures préconisées aient été tentées.

Je renouvelle donc ce souhait en espérant, monsieur le ministre d'Etat, que vous informiez le Sénat des intentions du Gouvernement à ce sujet.

S'appuyant sur le principe du libéralisme total, les compagnies américaines se sont livrées, entre elles, à une bataille des bas tarifs qui a entraîné des conséquences inéluctables : disparition des compagnies les plus faibles, abandon des dessertes jugées financièrement inintéressantes, conséquences s'étendant rapidement, du fait du caractère international des transports aériens, aux autres compagnies, notamment européennes.

Quelques exemples montrent que, dans ce jeu dangereux de concurrence sauvage, même les compagnies jugées les plus solides sont aujourd'hui menacées de faillite.

La Panam a connu, pour le seul premier trimestre de cette année, un déficit de 220 millions de dollars. Elle a perdu son siège social et sa chaîne hôtelière. Elle a diminué de 10 p. 100 les salaires de ses 30 000 employés, salaires qui sont de plus bloqués à ce niveau jusqu'à la fin de 1982.

Parmi les autres mesures envisagées figure la vente des appareils au personnel...

On voit que si la Panam manque de dollars, ses dirigeants ne manquent pas d'imagination, encore que personne ne peut dire aujourd'hui si ces mesures pour le moins draconiennes auront quelque efficacité.

Imagine-t-on un instant les réactions qui se produiraient dans notre pays si Air France envisageait seulement des mesures du même ordre ?

La British Airways, qui a terminé son exercice 1980 par un déficit de 1,5 milliard de francs, a pris des mesures qui, sans être aussi spectaculaires, n'en sont pas moins dramatiques : vente de quatre appareils de sa flotte, c'est-à-dire diminution de sa capacité à se renflouer à terme, et surtout licenciement de 9 000 employés.

La Lufthansa annonce un déficit de 300 millions de francs, la petite Sabena de 800 millions et la Swissair, malgré la sérénité helvétique, sera également en perte.

Pour faire bonne mesure, les Américains ont tenté de faire disparaître l'I.A.T.A., c'est-à-dire l'association internationale des transporteurs aériens, dont la rigueur et le réalisme s'opposaient à la folle course aux seuls profits, ce qui aurait eu comme conséquence, à terme, la disparition de nombreuses compagnies, petites puis importantes, la suppression de services indispensables et la dangereuse déstabilisation du monde occidental.

On comprend combien cette conjoncture internationale, sur laquelle, je vous prie de bien vouloir m'en excuser, j'ai tenu à insister, est périlleuse pour notre compagnie nationale dont notre pays, qui n'est ni totalement libéral ni totalement dirigiste, attend une gestion rigoureuse mais également l'exercice d'un service public qui risque du fait même d'être déficitaire.

Un espoir vient de naître : la possibilité de remise en cause par l'administration Reagan de la politique de déréglementation de l'administration Carter.

C'est à la lumière de ce survol de la conjoncture internationale que nous examinerons, si vous le voulez bien, la manière dont Air France, malgré les périls, a su résister et progresser.

La composition de la flotte d'Air France ne s'est pas profondément modifiée depuis quelques années. Elle s'appuie sur la force tranquille des Boeing, notamment des 747, et sur une volonté de rajeunissement et d'adaptation qui se traduit par le retrait des Caravelle et l'acquisition d'Airbus.

Force tranquille, ces Boeing 747, puisqu'à eux seuls ils représentent plus de 60 p. 100 de l'offre de transport d'Air France, contre 15 p. 100 pour l'Airbus et à peine 3 p. 100 pour les Caravelle.

Force tranquille du fait de leur solidité et de leur fiabilité, les 747 combinés volent en moyenne plus de douze heures par jour.

Ce sont sans doute ces constatations et des raisons de bonne maintenance qui ont conduit notre compagnie nationale à commander sept nouveaux Boeing 747, deux 727 et, parce qu'il ne faut pas s'arrêter dans le bon choix, six Airbus.

J'ai déjà eu l'occasion de vous indiquer qu'Air France envisageait le retrait progressif des Caravelle encore en service, le temps de ces excellents avions étant passé. Ils sont bruyants, jugés inconfortables. Ils ont un autre défaut, le plus inacceptable sans doute pour les compagnies : ils sont dévoreurs de kérosène, péché aujourd'hui mortel.

Air France envisage le remplacement de ces avions par des Boeing 737. Aucune décision n'est prise à ce jour, pour les raisons que vous a indiquées notre collègue Pintat.

Il semble d'ailleurs que l'acquisition de Boeing 737, même si toute autre hypothèque est levée, pose un problème financier nouveau à Air France.

Pouvez-vous nous faire part, monsieur le ministre d'Etat, des intentions du Gouvernement qui sait que, de cette décision, dépend le recrutement de cent dix nouveaux pilotes ?

L'examen du trafic subsonique de 1980 fait apparaître une faible augmentation — 1,6 p. 100 — résultat très contrasté selon les secteurs, variant de plus 10 p. 100 en métropole et de plus 12 p. 100 aux Antilles à moins 4 p. 100 en Europe.

Cette situation n'est relativement satisfaisante que si on la compare à celle des autres grandes compagnies. Elle tient au dynamisme commercial d'Air France, qui a su diversifier ses services, notamment en offrant aux passagers trois formules : Air France vacances, classe économique, classe affaires cette dernière remplaçant en partie la première classe.

Le trafic supersonique a connu, lui, une baisse générale de près de 10 p. 100, malgré des résultats acceptables sur New York. L'exploitation de Concorde pose donc toujours le même problème, qui ne constitue d'ailleurs pas un paradoxe : réussite technologique, il reste un échec commercial.

Si ne devait être prise en compte que la recherche de la diminution des pertes d'exploitation, la solution passerait sans doute par la fermeture des lignes dont les résultats sont les plus mauvais.

Malgré la réduction des échanges commerciaux, le trafic fret a augmenté de 5 p. 100 en 1980. Rappelons que cette augmentation était de 13 p. 100 en 1978 et 1979.

L'examen des résultats au premier septembre 1981 laisse espérer une augmentation du trafic passagers de 7 p. 100 et le maintien du trafic fret au niveau de 1980.

Le même examen conduit à remarquer une nouvelle dégradation des résultats de Concorde, même sur New York, alors que sur Caracas, le coefficient d'occupation n'est plus que de 32 p. 100.

La situation d'Air France, qui apparaissait très saine à la fin de 1980 — bénéfice de 10 millions de francs, marge d'autofinancement de 914 millions de francs — s'est largement dégradée.

Selon toute probabilité, l'exercice 1981 se clôturera par un déficit de 400 millions de francs et une marge négative d'autofinancement.

Cette situation a de nombreuses causes : d'abord, la concurrence sauvage sur l'Atlantique Nord, déjà évoquée au début de ce rapport ; ensuite, une concurrence aussi active sur les lignes du Proche-Orient ; enfin, une autre concurrence due, celle-là, aux compagnies charter qui drainent les clients potentiels de notre compagnie à partir d'aéroports voisins, notamment Bruxelles, Luxembourg et Londres.

Mais les diminutions de recettes ne sont pas seules en cause dans la difficile situation financière de la compagnie. Sur l'autre page du bilan, il faut lire les dépenses : l'augmentation constante du prix du carburant, qui représente aujourd'hui 30 p. 100 du coût d'exploitation au lieu de 12 p. 100 en 1979 ; le taux du dollar, qui intervient sur le prix des appareils et des pièces de rechange ; la poussée des taux d'intérêt qui affectent les emprunts souscrits notamment auprès des constructeurs américains ; l'accroissement des charges salariales.

L'examen de cette situation financière, dangereusement déséquilibrée par une diminution des recettes et une augmentation des charges, nous conduit à redouter qu'Air France ne puisse honorer le contrat d'entreprise conclu avec l'Etat. Elle sera donc conduite à en demander la révision qui devrait se traduire par une contribution exceptionnelle de l'ordre de 1 milliard et demi de francs pour la poursuite de l'exploitation et un apport de 500 millions de francs pour l'acquisition, si elle était décidée, de seize Boeing 737.

Notre commission, monsieur le ministre d'Etat, souhaite que vous éclairiez le Sénat à ce sujet, en lui faisant connaître les intentions du Gouvernement sur la révision du contrat d'entreprise conclu avec Air France.

Si la flotte d'Air France est appuyée sur Boeing, celle de l'Union des transporteurs aériens est constituée essentiellement à partir des appareils de Douglas.

La double vocation, très grandes distances et fret, se traduit dans la composition de la flotte, constituée de cinq avions tout cargo, et de seize autres appareils assurant tous un trafic mixte passagers-fret.

La vocation de lignes très longues exige de la compagnie l'utilisation d'avions adaptés. A titre d'exemple, la distance théorique maximale franchissable est de 11 000 kilomètres pour les DC 10 et de 13 000 kilomètres pour les Boeing 747.

C'est en fonction de ces données que la compagnie n'envisage pas — hélas ! — l'acquisition d'Airbus.

La compagnie U. T. A. est soumise, bien entendu, comme les autres, aux aléas de la conjoncture internationale dont il a déjà été question.

Elle a cependant réussi, en 1980, à augmenter son trafic de passagers de près de 5 p. 100. Celui-ci a atteint 4 675 millions de passagers-kilomètres.

Dans le cas d'U. T. A. comme dans celui d'Air France, les résultats sont contrastés : Afrique australe : plus 22 p. 100 ; Extrême-Orient : tassement ; Trans-Pacifique : moins 2,3 p. 100. On retrouve sur ces lignes les conséquences de la déréglementation américaine.

En ce qui concerne le fret, il faut sans doute rappeler que la compagnie s'était spécialement équipée en avions-cargos pour réaliser le transport de Lyon à Kano des pièces détachées de voitures Peugeot à destination de l'usine nigérienne.

La décision des autorités du Nigeria d'acheminer ces pièces par voie maritime s'est traduite pour U. T. A. par une perte de trafic importante, perte qui a affecté, bien entendu, de la même manière l'aéroport de Lyon-Satolas.

Malgré ses difficultés, U. T. A. a connu, en 1980, un accroissement global de trafic de 3,5 p. 100.

Cependant, les conditions d'exploitation des avions ne sont pas satisfaisantes puisque le trafic nord-sud représente plus de trois fois le trafic sud-nord. En 1980, ce déséquilibre s'est aggravé, les exportations augmentant de 18 p. 100 et les importations diminuant de 17 p. 100.

Si cette situation peut, à première vue, paraître satisfaisante pour la balance du commerce extérieur français, elle est significative de l'appauvrissement des plus pauvres.

Les tendances perçues en 1980, pour les raisons déjà indiquées, se prolongent, en s'accroissant peut-être même au cours des sept premiers mois de 1981. Les lignes du Proche-Orient connaissent une progression de 35 p. 100, les lignes du Pacifique, une baisse de 11 p. 100, pour les passagers. Pour le fret, U. T. A. enregistre à nouveau une baisse sensible.

Bien entendu, U. T. A. a cherché à s'adapter aux situations nouvelles en améliorant sa flotte, en augmentant ici les fréquences, en les diminuant ailleurs, tout en augmentant l'offre par l'utilisation d'avions de plus grande capacité.

Il est évident, cependant, que U. T. A. reste une compagnie en bonne santé qui assure le rayonnement de la France dans les régions les plus éloignées du globe et peut-être surtout dans les territoires d'outre-mer.

Notre première compagnie de navigation intérieure Air Inter est, malgré les difficultés et grâce à une gestion à la fois dynamique et rigoureuse, une compagnie solide, du moins pour le moment.

Sa flotte est composée essentiellement d'avions français. Les Airbus et les Mercure ont assuré près de 60 p. 100 du trafic.

J'aurais aimé attirer à nouveau votre attention, monsieur le ministre, sur l'aménagement du territoire au plan national, comme je l'ai fait sur le plan planétaire. Je suis désolé, monsieur le ministre, de vous prier de bien vouloir constater que le temps qui m'est accordé m'oblige à aller à l'essentiel.

M. le président. Il est expiré depuis trois minutes, monsieur Legrand !

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Je vous remercie de me le rappeler, monsieur le président. Je vais donc immédiatement à l'essentiel.

L'essentiel est sans doute, dans l'esprit d'aménagement du territoire, de mettre enfin en place une véritable coordination, au niveau intérieur, des différents modes de transport : la route, le rail, l'air.

D'autres rapports — notamment ceux de Mlle Rapuzzi et de M. Berchet — ont démontré que la coordination rail-route n'est pas réalisée de manière satisfaisante.

Peut-on oublier, aujourd'hui que l'avion existe, qu'il est de plus en plus utilisé, qu'il répond à des besoins, qu'il crée des emplois, depuis sa réalisation jusqu'à son exploitation.

Or il faut savoir que des études sérieuses laissent à penser que l'ouverture récente de la ligne T. G. V. Paris—Lyon fera perdre au trafic aérien quelque 1 900 000 passagers en 1985.

Sauf à recevoir une aide de l'Etat qu'elle ne souhaite pas, la compagnie Air Inter devra donc réviser ses tarifs en forte hausse et, bien entendu, ce sont encore les régions les plus éloignées, les plus défavorisées, qui subiront les plus importantes conséquences des augmentations, ce qui, vous en conviendrez, va tout à fait à l'encontre du nécessaire aménagement du territoire.

J'avais encore noté, monsieur le ministre, toute une série de questions mais, comme je suis très discipliné, je m'arrêterai là, en souhaitant que vous répondiez à toutes celles que j'ai posées et, si vous le voulez bien, à celles que je n'ai pas posées. (Rires.)

Cela étant, j'indique au Sénat que la commission a émis un avis favorable à l'adoption de votre budget. (Applaudissements.)

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (routes et voies navigables). Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce budget ne concerne que les routes nationales et les voies navigables, à l'exclusion du budget du fonds spécial d'investissement routier — personnellement, monsieur le ministre, je tiens à vous dire en cet instant que la tranche communale de celui-ci me paraît insuffisamment dotée — à l'exclusion du réseau déclassé et à l'exclusion, également, des transferts de crédits à la section commune, aux transports ou à l'urbanisme. Il s'agit, en particulier, des dépenses du laboratoire central des ponts-et-chaussées ou des rémunérations de personnel des centres d'études techniques.

Je voudrais donc examiner, tout d'abord, le réseau routier national, car, pour les dotations budgétaires, je vous renvoie, mes chers collègues, à mon rapport écrit.

Le budget général de la France, selon la volonté du Gouvernement, est en progression de 27 p. 100 ; celui des transports augmente de 19 p. 100, ce qui est honorable. Mais dans ces fascicules, la dotation des routes est relativement faible, puis-

qu'elle n'atteint que 8,8 p. 100 en francs constants. Cependant, à ce niveau, ce budget permet, d'une part, de faire face aux besoins, d'autre part, de maintenir un volume de travail suffisant, de sorte que les entreprises de travaux publics ne seront vraisemblablement pas atteintes par le chômage.

Mais, dans cet ensemble budgétaire, je formulerai, au nom de la commission des finances, quelques observations.

Vous avez fait porter l'effort, monsieur le ministre, sur l'entretien et cela d'ailleurs d'une manière vigoureuse car, dans un passé récent, ce domaine était négligé ; il s'agit de l'entretien préventif, des renforcements coordonnés ou encore de l'amélioration de la viabilité hivernale. Les crédits, ici, correspondent à peu près aux besoins. Je vous en donne acte bien volontiers, mais — et la commission des finances a entendu le souligner — vous avez sacrifié dangereusement, en contrepartie, les crédits du réseau national en rase campagne. C'était ma première observation.

La deuxième concerne le développement des infrastructures, qui progresse assez peu. Nous sommes néanmoins obligés de nous interroger, comme l'ont fait les rapporteurs précédents, sur l'avenir de la politique routière en France. Ce sujet nous invite à la réflexion, parce que, bien évidemment, avec la loi de décentralisation, vous serez désormais conduits, au Gouvernement — en particulier sous votre responsabilité — à tenir compte des besoins régionaux et à vous concerter avec les collectivités intéressées.

En troisième lieu, nous ne savons pas ce que vous souhaitez entreprendre, s'agissant de la péréquation des péages des autoroutes. A quel moment la commission d'études qui a été créée par votre prédécesseur pourra-t-elle rapporter sur ce sujet ? Il est certain, mes chers collègues, que la rentabilité des nouveaux tronçons à mettre en service sera faible ; on a, en quelque sorte, écremé. Dès lors, les autoroutes risquent de grever lourdement le budget. Cependant, nous savons que certaines autoroutes sont déjà à l'origine de difficultés financières.

C'est sans doute une erreur que d'avoir concédé à des particuliers — je ne crains pas de le dire, formellement — l'exploitation des autoroutes. Les sociétés ne se sont pas soucies de la rentabilité car elles ne voyaient que l'intérêt immédiat, le gain réalisé grâce à des travaux importants. Toutefois, aujourd'hui, il faut subventionner un certain nombre de budgets des autoroutes.

Je vous donnerai des chiffres éloquentes : rien que pour l'autoroute Paris-Est, la subvention s'élève à 120 millions de francs et, pour l'autoroute qui débouche sur le col de Fréjus, à 135 millions de francs. En valeur d'approche...

M. André Méric. C'est la faute des précédents gouvernements !

M. Philippe Machefer. C'est certain !

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial. Peu importe qui est responsable. Je rapporte ici au nom de la commission des finances.

M. André Méric. Il faut le dire !

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial. Mais j'ai pris soin, tout à l'heure, de dire qu'évidemment nous étions liés, par le passé, cela est valable en toute chose. Seulement, croyez-moi, on ne va pas pouvoir toujours évoquer l'héritage. Il faudra aussi un jour, sous réserve d'inventaire, dépasser cet héritage.

En valeur d'approche, monsieur le ministre, si vous continuez dans cette voie — et vous y serez contraint — vous serez obligé, jusqu'en 1987, d'accorder une subvention de un milliard de francs à l'autoroute de l'Est et de 350 millions de francs à l'autoroute du col de Fréjus — j'espère que vous pourrez me démentir — il en sera de même, demain, pour l'Aréa — société des autoroutes Rhône-Alpes — et, vraisemblablement, pour l'Acoba — société des autoroutes de la Côte basque.

Alors, une question se pose à la commission des finances : plutôt que de poursuivre, d'une manière globale, la réalisation d'un certain nombre d'autoroutes, monsieur le ministre, ne pensez-vous pas qu'il faudrait aussi envisager le doublement des voies nationales chaque fois que cela serait possible ? En effet, ce doublement serait plus économique et, dans ces conditions, le développement de notre réseau routier pourrait progresser.

M. Philippe Machefer. Très bien !

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial. Enfin, dernière observation, vous envisagez un effort supplémentaire au plan de la sécurité routière, notamment par un programme de formation des conducteurs. C'est bien, mais alors se posent deux questions, sur lesquelles j'aimerais que vous me répondiez avec précision.

La première question, monsieur le ministre, concerne la ceinture de sécurité en cas de choc latéral. Notre commission souhaiterait que vous organisiez une conférence de travail avec la participation de parlementaires, d'usagers, de médecins, notamment de chirurgiens, c'est-à-dire tous les techniciens. En effet, s'il apparaît que la ceinture, qui est une atteinte à la liberté individuelle...

M. Philippe Machefer. C'est vrai !

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial. ... est sans doute convenable au plan des chocs frontaux, elle est absolument inefficace en cas de choc latéral. Or, il y a plus de chocs latéraux que de chocs frontaux.

Nous aimerions donc, là aussi, vous interroger et, pour mieux vous comprendre, il sera peut-être nécessaire d'organiser cette table ronde.

La deuxième question est préoccupante. Elle est relative à l'utilisation des codes en ville.

La commission des finances a proposé une réduction de 800 000 francs de vos crédits au chapitre III, pour que vous parveniez enfin à la suppression du décret du 12 septembre 1979. Vous le savez, et c'était d'ailleurs à ma demande, le Sénat, en 1979, par 283 voix contre 2, a demandé l'annulation de ce décret. La commission mixte paritaire a agi également dans le même sens à l'unanimité. Le Sénat a renouvelé cette requête et ce vote. Par ailleurs, de nombreux sénateurs et députés sont intervenus dans ce sens. Sans vouloir vous citer, monsieur Fiterman, je pense que vous-même avez protesté. Si vous le vouliez, je pourrais peut-être reprendre vos déclarations. (*Sourires.*)

Les maires des grandes villes, sans exception, nos collègues les maires de Lyon, Nice, Rouen, Toulouse, Marseille, La Rochelle — que sais-je encore ? — Saint-Etienne, Béziers et Paris, ont demandé la suppression des codes en ville. Ils ont déclaré leur hostilité à ce système et réclamé la liberté d'apprécier l'éclairage nécessaire dans la ville dont ils ont la responsabilité.

De plus, monsieur le ministre, l'opinion générale est hostile à l'application de la règle des codes en ville.

Je voudrais simplement et surtout vous rappeler que les médecins sont intervenus dans ce débat et parmi eux les plus fameux, qu'il s'agisse de l'association française des ophtalmologistes, présidée par le docteur Bideau, le syndicat national des ophtalmologistes, présidé par le docteur Couzi, ou le professeur Monnier. Tous ces médecins ont déclaré que les codes en ville étaient un danger et ne favorisaient pas la protection des piétons. Ainsi, je suis conduit, au nom de la commission des finances, à vous demander la suppression de ce décret.

Au demeurant, mes chers collègues, nous nous sommes livrés à un calcul sommaire. L'application du décret relatif aux codes en ville a coûté plus d'un milliard de litres d'essence depuis sa mise en œuvre, soit 4 milliards de francs. Une économie indispensable doit donc être réalisée à cet égard et vous pourriez y contribuer en supprimant ce décret.

M. Philippe Machefer. Très juste !

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial. Je vous le dis avec fermeté, même si mon propos est empreint de cordialité : la commission des finances ne peut pas se contenter d'un éventuel rapprochement des différents ministres au sein d'un comité interministériel ! Nous n'en finissons pas de vous attendre ! Nous demandons donc au Sénat d'amputer votre crédit de 800 000 francs pour vous obliger à annuler ce décret de septembre 1979 afin que les codes en ville ne soient plus une obligation.

Je voudrais maintenant, mes chers collègues, présenter quelques brèves observations sur les voies navigables. Nous sommes satisfaits, monsieur le ministre, du redressement que vous avez opéré en matière de crédits. Les précédents gouvernements affirmaient vouloir réaliser une grande liaison entre l'Europe du Nord et la Méditerranée — c'était la liaison Rhin—Rhône — mais, en réalité, ils ne s'étaient pas réellement engagés. Ils avaient simplement levé un certain nombre de préalables juridiques.

Vous, vous n'avez pas inscrit ce projet à votre budget en nous donnant, sans doute, la raison, à savoir que vous envisagiez de préparer un schéma directeur. Nous sommes satisfaits de votre proposition parce qu'elle est cohérente. Il s'agit d'une procédure convenable qu'il faut approuver.

Toutefois, la commission des finances, et plus particulièrement votre rapporteur, vous demande de ne pas oublier, dans le schéma directeur, l'aménagement de la Garonne, ce fleuve oublié. Même s'il est impétueux, parfois torrentueux, pensez qu'il est indispensable à l'économie du Sud-Ouest et de la région toulousaine.

Par ailleurs, monsieur le ministre d'Etat, vous avez heureusement inscrit un certain nombre de travaux budgétés, de dessertes de ports maritimes et d'opérations importantes. Nous approuvons ce que vous envisagez pour Dunkerque. De même, le dragage de l'Escaut, l'aménagement du canal Rhône—Sète et la liaison Rhône—Fos nous donnent satisfaction, et nous entendons le déclarer.

Mais nous vous adressons deux reproches : d'abord, les crédits affectés à la restauration des tronçons des canaux — je pense, notamment, au réseau Freyssinet — et ceux qui sont prévus pour le canal latéral du Midi sont insuffisants.

Je sais bien que notre protestation est symbolique. Toutefois, nous vous demandons de ne pas oublier les canaux, car ils constituent des voies idéales de transport des pondéreux. Ils sont toujours bien intégrés dans le site et, par ailleurs, ils sont également sources d'économies. Nous espérons donc que, pour le prochain exercice budgétaire, les crédits affectés à la restauration des canaux seront en nette augmentation.

Notre second regret concerne l'insuffisance criante des crédits inscrits en faveur de la lutte contre l'érosion des berges. Aucune municipalité, aucune collectivité territoriale ne peut faire face aux besoins en la matière, et vous le savez. Nous sommes confrontés à une énorme difficulté. C'est pourquoi, monsieur le ministre d'Etat, la commission des finances a regretté la réduction de près de 1 p. 100, en francs constants, des crédits prévus à ce titre. C'est un cri d'alarme qu'elle vous lance, en espérant être entendue.

En conclusion, monsieur le ministre, nous proposons au Sénat d'adopter les crédits relatifs aux transports intérieurs, c'est-à-dire aux voies navigables et aux routes nationales, sous le bénéfice d'une réduction de 800 000 francs, au titre III, chapitre 37-46, afin de vous contraindre à supprimer les codes en ville. (*Applaudissements.*)

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

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (routes et voies navigables). Voilà deux ans, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je présentais pour la première fois ce rapport. J'avais déploré que la croissance modeste des dotations, voire leur régression en francs constants, n'ait permis, le plus souvent, la réalisation de certains objectifs prioritaires qu'au détriment des autres besoins, tant en ce qui concerne les routes que les voies navigables.

S'agissant du budget 1982, je ne puis — hélas ! — qu'émettre le même jugement, car, si l'augmentation des autorisations de programme est de 12 p. 100, en revanche, les crédits de paiement, eux, ne progressent que de 5,3 p. 100, ce qui est nettement insuffisant. En effet, l'hypothèse économique retenue pour l'élaboration du projet de loi de finances pour 1982 prévoit une hausse des prix de 12,9 p. 100, ce qui, à mon sens, est une hypothèse basse. Il apparaît donc que le volume des travaux réalisés en 1982 diminuera de 7,6 p. 100 par rapport à 1981.

Il faut craindre, dans ces conditions, une aggravation sensible de la situation des entreprises de travaux publics pour l'an prochain alors que, déjà, les effets de la crise ont nettement accru le nombre de chômeurs dans ce secteur.

Dois-je ajouter que l'analyse du budget tel qu'il nous est présenté — et cela ne date pas d'hier, hélas ! — rend malaisée une appréciation véritable de la masse des travaux qui seront réalisés en 1982 ? En effet, les moyens de paiement sont consacrés à des opérations déjà lancées ou à lancer en 1982, mais achevées dans l'année, alors que les autorisations de programme ne donnent, en réalité, que l'indication du volume maximum des investissements à lancer dans l'année, mais qui, en règle générale, se poursuivent sur les exercices suivants.

Ainsi, plus l'écart sera grand entre les autorisations de programme et les crédits de paiement, moins il y aura d'investissements dans l'année ; or, cet écart représente 574 millions de francs en 1982, ce qui est considérable.

Dans ces conditions, l'examen de ce budget des routes et des voies navigables ne peut, en aucune façon, provoquer notre enthousiasme, surtout lorsqu'il est fait mention, par ailleurs, d'un

projet de mise en réserve de 15 milliards de francs portant sur des crédits d'investissement. Cela ressemble étrangement au célèbre fonds d'action conjoncturelle, lequel a connu, dans le passé, des fortunes diverses...

Je suis donc conduit à vous poser, monsieur le ministre, une première question. Qu'en est-il de ce projet et pouvez-vous nous assurer qu'en tout état de cause il n'amputera ni le budget des routes ni celui des voies navigables ?

Par ailleurs, la poursuite de la tendance déflationniste des investissements de l'Etat n'apparaît que trop clairement dans le budget routier. Si l'on prend le chiffre 100 comme valeur de référence pour 1978, on constate, en effet, que les dépenses totales de l'Etat atteignent 122 dans le projet de loi de finances pour 1982, alors que ses dépenses routières sont supérieures à 80.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je voudrais vous rendre très attentif à cette remarque : en raison de ces évolutions divergentes, le ratio des dépenses routières par rapport aux dépenses totales de l'Etat recule de 1,62 p. 100 en 1978, à 1,02 p. 100 en 1982. Il est donc indispensable de tenir compte de cet argument lors des futurs arbitrages ministériels.

La précarité de vos crédits explique, sans doute, la politique que vous entendez mener pour les routes. Avec des moyens réduits, vous vous efforcez d'entretenir l'existant, de le rénover et, si possible, de l'améliorer, mais cela se fera aux dépens de nouvelles infrastructures, pourtant si nécessaires à certaines de nos régions : 680 kilomètres de réseau rénové en 1982 contre 560 l'an dernier ; 500 kilomètres de viabilité hivernale contre 510 ; 500 kilomètres d'entretien d'ouvrages et d'équipements de sécurité.

Cela peut être, certes, considéré comme acceptable, mais c'est inférieur à la moyenne réalisée entre 1971 et 1975 où il se faisait 1 736 kilomètres de renforcements coordonnés par an.

Toutefois, ce programme d'entretien serait relativement convenable si les crédits de paiement n'étaient pas dès maintenant grevés d'une dette concernant les achats de sel qui n'ont pu être payés en 1981 et qu'il faudra bien régler cette année.

Enfin, l'arbre ne doit pas cacher la forêt, car il faut bien avouer que le chapitre entretien, même s'il est convenable, ne représente que le tiers du budget des routes.

Que dire du programme de développement des infrastructures, sinon qu'il est en chute libre : moins 5 p. 100 d'autorisations de programme et moins 11 p. 100 en crédits de paiement par rapport à l'année précédente ?

En termes clairs, cela signifie que le volume des travaux sera réduit d'un quart, puisqu'il faut tenir compte du dérapage monétaire.

Certes, ces dotations conduisent à des évolutions différenciées par programme.

Le programme autoroutier va connaître une baisse de 18 p. 100 en francs constants. Aussi sommes-nous loin de celui du 15 juin 1977 qui prévoyait la mise en service, à l'horizon 1983, de 3 150 kilomètres d'autoroutes de liaison et de 350 kilomètres de voies rapides urbaines.

Le rythme des 500 kilomètres par an n'a pas été tenu puisque, de 1977 à 1980, la moyenne a été de 320 kilomètres. Pour 1981, vos services indiquent 506 kilomètres de mise en service, alors que, pour 1982, il n'y en aura que 238.

S'agit-il d'une politique de désengagement ou d'un changement de politique, nul ne le sait pour l'instant et nous aimerions avoir votre avis sur ce problème, bien que les conclusions du rapport Dreyfus ne soient pas encore connues.

Monsieur le ministre, quelle sera votre politique dans ce domaine ? Telle est la question que se posent le Sénat et, bien entendu, les usagers.

Poursuivrez-vous le plan autoroutier ? Achèverez-vous le programme en cours ou allez-vous décider d'un programme de voies rapides à deux fois deux voies ?

La presse s'est fait l'écho, il y a quelques mois, de certaines de vos déclarations selon lesquelles vous vous orientiez vers la suppression des péages, donc vers celle des autoroutes à péage, pour y substituer un programme de voies rapides.

Si tel était le cas, il faudrait craindre que le nombre de kilomètres réalisés chaque année ne cesse de décroître.

En effet, un kilomètre d'autoroute en rase campagne — intèrêts intercalaires compris — coûte environ vingt millions de francs et son financement s'établit pour 15 p. 100 par des fonds d'Etat remboursables en vingt ans et pour 85 p. 100 par emprunts.

Une voie rapide représente, elle, 82 à 87 p. 100 du coût d'une autoroute ; en revanche, le financement est intégralement supporté par les fonds publics. Aussi, en raison de la modicité des crédits alloués à ce chapitre, et sauf changement radical de la politique en matière de dotation, faudrait-il très longtemps pour réaliser un tel programme.

A titre d'exemple : 1 329 millions de francs au budget de 1982 ne permettraient de réaliser que soixante-treize kilomètres de voies rapides au lieu des deux cent trente-huit kilomètres d'autoroutes actuellement prévus.

Dans ces conditions, l'autoroute à péage est encore pour longtemps — hélas ! — un mal nécessaire. Certes, les capacités contributives du pays sont loin d'être extensibles, surtout lorsqu'on sait que les prêteurs sont sollicités de toutes parts.

C'est ainsi que les autorisations d'emprunts, à hauteur de 4 414 millions de francs pour 1981, n'ont pas été intégralement couvertes et que, de surcroît, le budget 1982 ne fait nulle part mention d'une quelconque autorisation pour 1982.

Les arbitrages ne sont pas encore rendus. On parle toutefois du 5 décembre. Nous aimerions savoir à quel niveau s'est située votre demande et si vous avez bon espoir d'obtenir ces autorisations d'emprunt.

Car si la France a, jusqu'ici, rattrapé une bonne partie de son retard par rapport à l'Allemagne fédérale et l'Italie avec 5 727 kilomètres d'autoroutes, certains grands axes ne sont pas encore réalisés. Je pense à l'autoroute A 71, Orléans—Clermont—Saint-Etienne, ainsi qu'à la A 26, promise pour 1981, puis pour 1984, et sur laquelle planent aujourd'hui beaucoup d'incertitudes.

Or, en 1982, 98 800 000 francs sont prévus pour Saint-Omer—Nordosque ; la A 26 débutera à 15 kilomètres de Calais et s'arrêtera à Cambrai-Sud.

Pouvez-vous, à ce jour, fixer un calendrier précis pour les autres tronçons ? En réalisant rapidement cette autoroute, non seulement vous contribueriez à revitaliser certaines régions traversées, et actuellement en déclin, mais vous apporteriez un remède à la saturation du boulevard périphérique parisien.

Nous espérons, enfin, que le plan intérimaire de deux ans, puis le VIII^e Plan tiendront compte des priorités liées à l'aménagement du territoire. Il importe, en effet, de rééquilibrer le réseau autoroutier français par un maillage de transversales Nord-Sud et Ouest-Est afin d'assurer le désenclavement de notre façade atlantique en la raccordant à l'axe industriel Rhin-Rhône et, au-delà, par une vision européenne du schéma, au réseau de nos voisins allemands et italiens.

Mon plaidoyer en faveur du programme autoroutier serait incomplet si je ne rappelais pas son aspect sécurisant puisque, vous le savez, le risque d'être tué sur autoroutes est cinq fois moins élevé que sur routes.

Le budget routier comporte, enfin, un volet spécifique destiné à améliorer la sécurité routière : 400 000 morts en trente ans, cela nécessite une réflexion toute particulière surtout lorsqu'on constate que, après une diminution significative du nombre des accidents mortels entre 1972 et 1974, ceux-ci restent désespérément au-dessus de la barre des 12 000, chiffre lui aussi nettement au-dessus de la moyenne européenne, et cette évolution est encore moins satisfaisante pour le nombre des accidents.

L'amélioration de la sécurité n'est pas seulement due à celle des infrastructures et à celle des engins qui les utilisent, elle dépend en grande partie du comportement des automobilistes, des conducteurs de deux-roues et des piétons.

Sécurité des infrastructures et des engins : dans ce domaine, d'importants progrès ont été réalisés. En revanche, il reste encore beaucoup à faire pour sensibiliser le public et il semble que l'initiation précoce aux règles de la sécurité routière ne soit pas suffisamment dispensée, surtout dans les écoles.

On peut également remarquer que la France s'est orientée, depuis plusieurs années déjà, vers une réglementation de plus en plus drastique, laquelle débouche sur une répression *a posteriori*, et ses effets n'ont pas permis d'obtenir les résultats qu'on en espérait.

L'Italie, par exemple, possède une réglementation débonnaire et a un taux de tués de 3,3 pour dix millions de véhicules-kilomètres, alors que la France, avec son carcan réglementaire, a quand même un taux de 4,6.

C'est peut-être l'occasion de repenser la sécurité routière sous un autre angle, et pourquoi pas avec d'autres hommes, afin de l'adapter au tempérament de notre peuple qui préfère la prévention à la répression.

Je citerai à cet égard deux exemples : la suspension provisoire du permis de conduire a-t-elle permis la réduction du nombre des accidents ? Certainement pas. Alors pourquoi ne pas imiter certains pays comme le Canada, le Japon et d'autres encore, qui ont instauré un permis par points, communément appelé le « permis peau de chagrin », qui a pour mérite d'indiquer au conducteur qu'une ou plusieurs récidives, selon la gravité de l'infraction, lui coûtera son permis ? Pourquoi, par ailleurs, obliger les automobilistes à allumer les codes en ville — là je rejoins notre collègue M. Caillavet — dès lors que cette mesure, au demeurant inégalement appliquée, n'a pas eu pour effet de réduire les accidents en ville ?

Mais les délais impartis à la discussion de ce budget m'interdisent un long développement que je pourrai faire ultérieurement, monsieur le ministre, si toutefois vous le souhaitez.

Le changement, ce pourrait être aussi une autre politique en matière de sécurité routière.

Le budget des voies navigables, quant à lui, se présente sous un jour apparemment plus favorable, surtout pour les crédits de paiement qui augmentent de 56 p. 100 tandis que les autorisations de programme progressent de 18 p. 100 par rapport à 1981. Comparés à l'année précédente, c'est une nette amélioration. Mais, si l'on rapproche ces chiffres de ceux de 1975, il faut bien déplorer qu'ils sont encore loin de les atteindre en francs courants. Je me garderais bien de les traduire en francs constants, vous savez ce que cela donne !

Vos services, conscients de cette anémie pernicieuse, avaient, dès juillet, préparé un projet de budget s'élevant à 520 millions de francs, si mes renseignements sont exacts. Il fut ensuite ramené à environ 400 millions de francs, puis les arbitrages l'ont établi à 339 millions de francs, ce qui permettra, certes, quelques travaux — réparations et poursuite d'opérations déjà engagées — mais aucune action significative pour les liaisons à grand gabarit. Or, sur 7 000 kilomètres de voies navigables, nous ne disposons que de 1 940 kilomètres de grand gabarit en raison de l'absence de maillage.

Il est vrai que le trafic fluvial a diminué cette année et que ce mode de transport ne représente, en France, que 5 p. 100 du tonnage transporté contre 40 p. 100 aux Pays-Bas, 20 p. 100 en Belgique et 10 p. 100 en R. F. A.

Mais la sclérose de notre réseau ne permet guère une extension de trafic et nos investissements, huit fois moindres que ceux consacrés par nos voisins d'outre-Rhin à la voie d'eau, n'encouragent guère la batellerie à se moderniser. Au demeurant, son principal souci est de surmonter la crise qui l'affecte.

Voici dix ans, en effet, on comptait 5 000 ménages navigants et 5 000 salariés navigants ; aujourd'hui, subsistent seulement 3 000 ménages navigants et moins de 3 000 salariés navigants.

On peut s'interroger sur les effectifs de cette profession dans dix ans si une politique dynamique n'est pas décidée en faveur de ce secteur.

Or le budget de 1982, même si les crédits proposés ont pour effet d'enrayer la chute des années précédentes, ne traduit pas une volonté affirmée en faveur de la voie d'eau.

Le 16 septembre, à l'issue du conseil des ministres, un communiqué était publié selon lequel : « La nouvelle politique des transports intérieurs... participera à la relance de l'économie, à la lutte contre le chômage, à la création d'emplois et au progrès social. Elle contribuera à l'amélioration de la qualité de la vie, à l'aménagement équilibré du territoire, aux économies de produits pétroliers, au renforcement de la sécurité, à la préservation de l'environnement. Pour les voies navigables : remise en état du réseau et modernisation du parc, mise à l'étude d'un schéma directeur, réorganisation concertée de la profession. »

M. le président. Monsieur Braconnier, je suis obligé de vous demander de conclure car vous avez déjà dépassé votre temps de parole de cinq minutes.

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis. J'en ai presque terminé, monsieur le président.

Certes, nous ne pouvons que souscrire à ces orientations généreuses, mais il se trouve que ces principes ont été maintes fois affirmés dans le passé sans toutefois trouver de traduction concrète dans les budgets.

Sans doute, le budget de 1982 doit-il permettre quelques réalisations dont les principales sont les suivantes : restaurations sur le réseau Freycinet, restaurations sur le réseau à grand gabarit, liaison avec le port Ouest de Dunkerque, achèvement de la liaison Nord-Belgique au gabarit de 1 350 tonnes, achèvement du canal Rhône-Fos.

Mais, faute de déclarations d'utilité publique, l'aménagement de la petite Seine entre Noyon et Nogent prendra du retard et, si la décision de la déviation de Mâcon doit intervenir rapidement, aucun crédit n'est inscrit pour sa réalisation.

Ainsi, la politique des petits pas continue et le saupoudrage des crédits, légèrement plus fournis cette année, il est vrai, laisse toujours planer le doute sur les intentions réelles du Gouvernement en matière de voies navigables.

Si l'élaboration d'un schéma directeur est actuellement en cours — ce dont il y a lieu de se féliciter — encore faut-il savoir s'il s'agit d'une carte des liaisons et de leurs caractéristiques à laquelle il faudra nécessairement ajouter un ordre de priorité — j'insiste sur cet ordre de priorité, monsieur le ministre — et un calendrier de réalisation, au moins pour les premières tranches.

Ce schéma directeur verra-t-il un début de réalisation dans le plan intérimaire ou faudra-t-il attendre le VIII^e Plan ? Il va de soi qu'il doit s'intégrer dans une planification générale, elle-même chiffrée, et voir sa concrétisation dans les prochains budgets.

Telles sont, monsieur le ministre, les différentes questions qu'au nom de la commission des affaires économiques et du Plan je vous pose et dont certaines, hélas ! restées sans réponse à ce jour, avaient fait de ma part l'objet d'une question écrite en date du 6 octobre 1981.

En conclusion de ce rapport, je dois à la vérité de dire que ce budget, s'il apporte certaines satisfactions, reste globalement très au-dessous du minimum nécessaire pour doter notre pays des infrastructures de transports indispensables à son essor économique. Dans ce domaine c'est la continuité.

C'est pourquoi, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, je suis au regret de proposer son rejet. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je remercie d'abord les rapporteurs pour le travail considérable qu'ils ont accompli avec une grande qualification, pour les analyses et les remarques intéressantes qu'ils ont présentées à cette tribune. Je les ai tous écoutés avec beaucoup d'attention. Je relève que, dans cet ensemble d'exposés, les caractères positifs du projet de budget, qui ressortent des chiffres eux-mêmes, ont été très largement pris en compte et reconnus, ce dont, naturellement, je me félicite. Dans le même temps, j'ai pris note de toutes les réflexions et suggestions que contenaient ces rapports, voire éventuellement de leurs critiques.

J'essaierai d'être bref, bien que beaucoup de questions m'aient été posées. S'il est déjà difficile de ne pas prendre trop de temps quand on pose des questions, ce l'est encore plus lorsqu'il s'agit de formuler les réponses. Je vais m'y efforcer tout de même.

Mademoiselle Rapuzzi, le Gouvernement entend naturellement faire en sorte que la concertation préside à la mise en œuvre des différents projets que j'ai énumérés dans mon exposé introductif de la politique des transports.

Vous avez souhaité que le Sénat et ses commissions soient associés à la mise au point du projet de loi d'orientation à la suite du rapport de la commission Kahn ainsi qu'aux travaux qui seront faits en vue du renouvellement de la convention S.N.C.F. Cela va de soi, d'autant plus que des projets de loi seront déposés à ce sujet. Donc une procédure de concertation interviendra dont je m'efforcerai qu'elle soit conduite avec tout le soin nécessaire.

Monsieur Berchet, vous avez abordé la grande question de la nécessaire complémentarité des différents modes de transport.

Je partage tout à fait votre souci de voir le mode le mieux adapté être choisi pour répondre à tel ou tel type de besoin. Vous avez évoqué, à cet égard, les pondéreux. Cela appelle toutes sortes d'initiatives, par exemple favoriser les moyens techniques de développement des transports combinés.

Ce dont je suis certain, c'est que les mesures « dirigistes » ne peuvent être ni suffisantes, ni déterminantes. Ce n'est pas non plus de cette manière que le Gouvernement conçoit et la mise en œuvre de sa politique et la recherche de cette complémentarité.

Je vous fais cette réponse parce que vous avez évoqué la question du coût économique et social réel, votre assemblée ayant le souci que soit appliquée une égalité de traitement entre les différents modes de transport et souhaitant éviter que les transports ne soient pas payés à leur prix pour certains, et non pour d'autres.

Or telles ne sont pas du tout les intentions du Gouvernement, c'est évident. Il n'y a aucune contradiction entre cette notion et la réalité des coûts.

Dans le passé, on a souvent fait appel à cette notion de la vérité des coûts, mais il faut bien convenir que, pour le transport des marchandises, par exemple, les conditions de la concurrence ont été telles et la pression sur le secteur des transports a été telle que les prix n'ont pas correspondu et ne correspondent pas encore aux coûts réels. En fait, ils y sont inférieurs. Il y a sous-tarifification d'une manière générale, même si, évidemment, on peut citer des cas particuliers pour contredire ce point de vue.

Outre les tarifs S. N. C. F. de marchandises, mon propos s'applique aussi aux transports routiers et à la voie d'eau.

Doit-on rechercher à tout prix et dans les conditions d'une concurrence « sauvage » le moindre coût pour la collectivité ? En définitive, ce n'est pas le moindre coût parce qu'on paie toujours à un échelon ou à un autre les déséquilibres qui se produisent dans un secteur économique. Dans celui des transports, mieux vaut rechercher le juste coût, le coût économique et social réel, la vérité du coût.

Pour le transport des marchandises, ce coût économique et social réel doit être défini et correspondre à un juste prix. Cela est valable pour l'ensemble des modes de transport.

Il n'est pas question d'établir une discrimination arbitraire et bureaucratique qui consisterait à adopter un comportement différent envers les uns et les autres. Chaque mode de transport a ses caractéristiques propres, ses avantages et a sa place dans une nécessaire complémentarité.

Je pense également que, compte tenu des besoins actuels, compte tenu de l'évolution économique, il est envisageable de recourir plus largement au rail ; une telle démarche n'a rien d'arbitraire, rien de caricatural.

J'ajoute, pour être complet sur ce point, qu'en ce qui concerne le transport des voyageurs les choses sont un peu différentes, en ce sens qu'il doit nécessairement être répondu d'abord à un souci social : permettre à chacun d'accéder à un moyen de transport. Or, il existe encore, dans ce pays, des gens qui n'ont pas accès aux transports. Il est donc nécessaire de mener une politique tarifaire susceptible de répondre à ce besoin.

Ensuite, il faut adopter une attitude volontariste, qui consiste à favoriser les transports en commun, ce qui implique, en matière tarifaire, certains choix par rapport au coût réel. Dans ce domaine, je pense qu'il est juste que l'usager supporte une part suffisante, normale, du service qui lui est rendu et qu'il est juste également que la collectivité prenne en charge une part de la satisfaction des exigences que je viens d'évoquer.

Voilà ce que je voulais dire, aussi brièvement que possible, sur une question qui est tout à fait fondamentale en matière de politique des transports.

On a souligné l'importance des compensations accordées à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. ; il s'agit tout simplement de l'application des contrats d'entreprise tels qu'ils existent et que le Gouvernement n'a pas eu la possibilité de modifier.

Notre objectif n'est pas d'accroître à tout prix le montant de ces compensations et donc les charges de l'Etat. Ce n'est pas le bon critère pour le succès de la politique que nous entendons poursuivre. Je l'ai dit tout à l'heure : les entreprises publiques elles-mêmes doivent faire preuve du maximum de dynamisme pour conquérir de nouvelles clientèles et pour accroître leur efficacité.

La politique que nous voulons et que nous avons commencé à mettre en œuvre doit précisément concourir, contrairement à la politique précédente, permettez-moi de le dire, à une meilleure efficacité, à un meilleur équilibre financier et au développement d'une attitude offensive.

Par conséquent, le souci d'assainir les finances des entreprises publiques et de limiter les aides de l'Etat fait partie intégrante de la politique gouvernementale, étant entendu, naturellement, qu'on ne saurait envisager ni une cessation pure et simple, ni une diminution massive de ces aides, ce qui serait tout à fait illusoire et contredirait les impératifs fondamentaux de cette politique que j'évoquais tout à l'heure.

A propos de la S. N. C. F., on a parlé du T. G. V. et des petites lignes. Evitons d'opposer deux types de besoins qui sont différents. Un effort de développement des liaisons rapides est à accomplir — on l'a fait entre Paris et Lyon, et de nouveaux projets existent pour le T. G. V. — mais il faut, dans le même temps — et c'est le sens des décisions qui ont été prises

par le Gouvernement — inverser la tendance précédente et faire en sorte que soient mieux satisfaits les besoins des transports en commun, notamment les transports par le rail, aux niveaux régional et départemental. C'est là un effort nouveau qui doit être fait et qui est absolument indispensable.

De ce point de vue, il existe, actuellement, quelques dispositifs, que nous n'avons pas encore modifiés — je fais allusion aux contrats de développement, aux schémas départementaux de transport et aux moyens financiers correspondants. De tels dispositifs n'apparaissent pas suffisants pour assurer non seulement le développement des services de transport collectif à l'échelon régional et départemental, mais aussi, dans certains cas, le maintien desdits services, pour des raisons de déséquilibre financier.

Aussi tout le système doit-il être redéfini en accord avec les régions et les départements ; il faut que les schémas de transport, par exemple, prennent en compte, mieux que cela n'a été fait jusqu'à présent, les besoins et définissent les moyens correspondants.

C'est dans ce sens que s'orientent les efforts que nous avons entrepris et c'est en considération de ces nécessités que seront préparées les réponses qui doivent prendre place dans le projet de loi de décentralisation relatif aux compétences des régions et des départements, qui relève de l'autorité d'un autre ministère.

Après avoir parlé des transports en commun interurbains, je dirai quelques mots sur les transports en commun urbains.

Le présent projet de budget manifeste la priorité que nous voulons leur donner. Mais là aussi il ne peut et il ne doit s'agir que d'un premier pas. Je pense qu'il faut engager dans ce domaine un effort vigoureux et tout à fait volontariste si l'on veut aboutir à des résultats.

Les conditions générales, tant économiques que sociales, existent pour assurer un essor de ces transports ; le contexte est favorable. Encore faut-il faire en sorte que toutes les initiatives nécessaires viennent renforcer l'élan. Telle est la volonté du Gouvernement.

Naturellement, il ne saurait être question de s'en tenir à la solution des seuls problèmes de la région parisienne ; d'ailleurs, le projet de budget pour 1982 montre que telle n'est pas notre intention. Il faut aussi accorder toute l'attention nécessaire au développement des transports collectifs dans les grandes agglomérations de province, comme dans les villes moyennes.

De ce point de vue, différents problèmes se posent, et d'abord celui du versement transport.

Il y a actuellement une demande insistante pour que soit abaissé le seuil de ce versement transport. Je comprends cette demande ; elle correspond à un besoin réel.

Il y a aussi le problème de l'éventuelle prise en charge plus large du déplacement domicile-travail par l'employeur.

Il existe différents moyens de faire face à ces problèmes. Nous sommes en train d'en étudier la mise en œuvre, l'objectif étant de faire en sorte que l'Etat comme les différentes collectivités — régions, départements, voire les agglomérations et les groupements des communes — puissent vraiment faire face à cette nécessité de développer les transports en commun.

Certes, on ne peut pas tout résoudre du jour au lendemain ; il faudra, dans ce domaine, tenir compte de l'ensemble des données de la politique économique et sociale du Gouvernement et, en particulier, du problème des charges sociales des entreprises ; il faudra avancer de manière progressive et raisonnable ; mais la volonté du Gouvernement est de faire en sorte que cette priorité accordée aux transports en commun se traduise progressivement et de plus en plus concrètement dans les faits.

Puisque je traite des transports terrestres, je dirai quelques mots des voies navigables.

Il a été dit plusieurs fois à la tribune que c'était une habitude de proclamer à cet égard de bonnes intentions et de ne pas les faire suivre d'actes concrets. Je ne veux pas prendre le chemin de mes prédécesseurs et affirmer les mêmes bonnes intentions à l'égard des voies navigables sans qu'il y ait concrétisation.

J'ai déjà eu l'occasion de dire, et je le répète ici, que le transport fluvial a sa place dans notre système de communication. Les conditions sont d'ailleurs réunies pour qu'il en soit ainsi, du moins sur une partie du territoire, là où cela est possible.

C'est précisément dans le souci que l'on n'en reste pas au stade des intentions mais que l'on passe au stade des réalisations — progressives, mais réelles — que nous avons repris l'idée,

dont je sais qu'elle a déjà été agitée dans le passé, d'un schéma directeur des voies navigables ; nous avons considéré qu'il fallait mettre à profit l'élaboration du VIII^e Plan, qui va intervenir en 1982-1983, et y insérer ce schéma directeur, accompagné, naturellement, d'un échéancier de mise en œuvre des moyens correspondants. Cela permettra enfin, sans se cacher que des délais sont nécessaires et que lourde est la tâche à accomplir, d'avancer dans une rénovation sérieuse ; dans une modernisation du réseau de voies navigables.

Il faudra alors définir les priorités : on a évoqué la liaison Rhin—Rhône ; il y a aussi la liaison Seine—Nord ou Seine—Est, et je n'aurai garde d'oublier le canal du Midi, dont a parlé ici M. Caillavet.

Je veux ajouter que, dans le projet de budget pour 1982, sont inscrites un certain nombre d'actions significatives, notamment pour la desserte des ports maritimes.

Par ailleurs, et eu égard à l'effort qu'il y avait à faire, les crédits d'entretien ont été, au terme du débat à l'Assemblée nationale, quelque peu accrus, ce dont je me félicite. Si la possibilité apparaît d'agir de même en ce qui concerne l'entretien des berges, croyez bien que je ne manquerai pas de la saisir.

Enfin, je me permets, en ce qui concerne le réseau Freycinet — je l'avais d'ailleurs noté au début de mon propos tout à l'heure — d'indiquer que les chiffres fournis au mois d'août et sur lesquels M. Caillavet a fondé son rapport n'étaient pas définitifs. Les chiffres définitifs font ressortir une progression de 40 p. 100 des crédits inscrits pour l'entretien. Il s'agit, compte tenu des possibilités, d'une progression satisfaisante.

En ce qui concerne l'aviation civile, de nombreuses questions ont été évoquées. On m'a notamment directement interrogé sur la « déréglementation », qui constitue, sans aucun doute, une des causes des difficultés actuelles des grandes compagnies aériennes, notamment d'Air France.

Dans ce domaine, c'est plutôt la continuité. J'ai pris connaissance avec attention des dispositions prises par les précédents gouvernements. Il est évident que nous sommes tout à fait défavorables à cette tentative — d'ailleurs maintenant en recul — de mise en cause des règlements internationaux en matière de transports aériens. Nous sommes opposés à cette fameuse « déréglementation » à l'origine de laquelle se trouvent les Etats-Unis.

Comme on l'a dit ici à juste titre, sous prétexte de satisfaire l'usager, au nom d'un libéralisme échevelé — dont nous voyons les limites, et ce qui est vrai ici l'est également dans d'autres domaines — on permet à quelques compagnies de « rafler » un moment les liaisons « juteuses », celles qui rapportent beaucoup, au détriment de compagnies qui, elles, ont le devoir d'assurer l'ensemble des dessertes aériennes et donc aussi bien les lignes qui rapportent que celles qui rapportent moins ou pas du tout. En fin de compte, pour satisfaire les intérêts de quelques-uns, on désorganise tout, on dessert les intérêts du plus grand nombre et l'on met à la charge des Etats, donc des contribuables, des sommes extrêmement lourdes.

Donc, notre opposition est absolue. Notre action a pour objet d'améliorer le système des règlements internationaux, pour faire en sorte que soient respectés les accords multilatéraux mettant en œuvre des principes, tels que la double approbation dans la définition des lignes et des tarifs.

Cela ne veut pas dire qu'à l'échelon de la Communauté économique européenne, où la question se pose, il ne soit pas possible, ici ou là — mais dans la limite du respect général de ces grands principes — d'envisager le développement de quelques liaisons réciproques sur le plan interrégional. En tout cas, ces questions sont à l'étude.

En outre, si certains organismes peuvent jouer un rôle accru, en particulier l'association internationale pour le transport aérien — je me suis d'ailleurs exprimé à ce sujet au nom du Gouvernement français lors de son dernier congrès — il n'en demeure pas moins nécessaire de demander aux compagnies et à l'ensemble des responsables de ce système d'améliorer son efficacité et de développer ce qu'on appelle la démocratisation du transport aérien.

S'agissant de l'aviation civile française, le Gouvernement a fait un choix dynamique. Il tient à ce que les compagnies françaises augmentent la place qu'elles tiennent dans l'ensemble des trafics et, en matière aéronautique, à ce que l'activité soit développée, des emplois soient créés et des innovations faites.

En ce qui concerne la situation d'Air France, je comprends les inquiétudes que vous avez exprimées, mais je voudrais les tempérer. En 1981, Air France a, en effet, enregistré un déficit

contrairement aux années précédentes, mais sa situation est bien meilleure que celle des compagnies qui lui sont comparables au plan international. Notre compagnie française continue à assurer la charge de ses amortissements.

Si l'on peut parler de difficultés à son sujet, il n'est question ni de drame ni de catastrophe. Elle a fait des propositions, que nous étudions. Nous avons engagé des négociations. En tout état de cause, l'Etat fera son devoir d'actionnaire. Je pense que des décisions seront prises très prochainement dans ce domaine.

En ce qui concerne l'Aéroport de Paris, les perspectives ne sont pas non plus très inquiétantes. Il a entrepris, c'est vrai, des investissements très lourds, mais il s'agit de les étaler quelque peu dans le temps.

S'agissant de l'aéroport de Roissy, en fonction de l'importance prévisible des trafics, il se peut que le poids de ces investissements crée une situation difficile pendant les deux ou trois années à venir. Cependant, cette situation n'est pas de nature à susciter de grandes inquiétudes. En tout cas, nous y sommes attentifs. L'Aéroport de Paris pourra, à mon avis, poursuivre son développement dans un avenir proche.

Beaucoup de questions importantes ont été posées. L'achat des Boeing 737 fait l'objet d'un examen attentif de notre part afin de rechercher des solutions tout à fait judicieuses. Cette étude est longue, mais des décisions seront prises très prochainement.

Je tiens à préciser simplement, sans pouvoir en dire plus à cette tribune — veuillez m'en excuser — que le Gouvernement est guidé par le souci de développer l'activité de la compagnie nationale grâce à l'obtention de nouvelles dessertes, de créer des emplois dans l'ensemble de ce secteur.

En ce qui concerne Concorde, vous connaissez mon attachement à cette réalisation technique extraordinaire. Malgré les aléas et l'échec commercial qu'il a subis, il ne faut pas récrire l'histoire. Pour cela a été un bon choix, un choix qui a eu de nombreuses retombées dans différents domaines.

Aujourd'hui, et c'est d'ailleurs le devoir du Gouvernement, il nous faut étudier attentivement de près l'ensemble des données de l'exploitation de Concorde, en liaison étroite avec nos partenaires britanniques. Il s'agit, en effet, de vous le rappelle, d'un programme bilatéral. Aucune décision ne sera prise unilatéralement. Les Britanniques et nous-mêmes sommes d'accord sur ce point : les démarches doivent être communes. C'est la façon la plus rationnelle d'agir.

J'ai déjà commencé à parler de cette étude avec mon homologue britannique lors d'une récente rencontre. Nous sommes convenus de nous revoir au cours du premier trimestre de 1982, pour examiner l'évolution de la situation. Nous avons d'ores et déjà décidé de réaliser le maximum d'économies où cela s'avère possible.

A cette fin, nous avons entrepris l'examen des liaisons effectuées par Air France en Concorde avec l'Amérique du Sud, liaisons qui sont en effet lourdement déficitaires. Il est possible qu'au terme de cette étude des décisions soient prises.

En ce qui concerne la construction aéronautique, il y a, je crois, cohérence des démarches en ce domaine. Vous aviez d'ailleurs manifesté votre souci à cet égard. Les différents projets envisagés, étudiés seront complémentaires.

Je pense à l'A 320, qui constitue un bon projet. Tous les contacts que j'ai eus et les études dont j'ai pu prendre connaissance vont dans le même sens. Il existe là incontestablement un marché important pour la période qui va jusqu'à l'an 2000. Il ne s'agit pas, comme le disaient les Allemands, d'un avion politique et non commercial.

Nous devons poursuivre nos efforts afin d'arriver à la réalisation de ce projet. Mais la conjoncture actuelle n'est pas bonne et les compagnies aériennes hésitent à passer des commandes.

Nous continuons à penser que, dans ce domaine, il faut se déterminer non pas en fonction de la conjoncture immédiate, ce qui serait ridicule pour un tel projet, mais en fonction des possibilités offertes à long terme. C'est pourquoi le Gouvernement manifeste clairement sa volonté de mener à bien les études et d'aboutir dans les mois qui viennent à la réalisation de ce projet. Et, d'ailleurs, nous avons des contacts positifs avec nos partenaires.

En ce qui concerne l'A.T.R. 42, il s'agit d'un petit avion. Nous nous sommes félicités de la décision prise par la S. N. I. A. S. et par Aeritalia, qui ont décidé d'engager des études à ce sujet.

Le projet de budget pour 1982 ne prévoit aucun crédit à ce titre, parce que la première année d'études est prise en charge par les compagnies elles-mêmes. Mais, au terme de cette année et en fonction des commandes qui seront enregistrées — les constructeurs expriment une opinion tout à fait optimiste à cet égard — les moyens nécessaires seront définis.

De la même manière, nous sommes soucieux de développer l'activité en matière de construction de moteurs. La S.N.E.C.M.A. dispose d'un carnet de commandes bien rempli en ce qui concerne le C. F. M. 56. La coopération avec General Electric est un succès.

Le problème de la réalisation de ce fameux moteur C. F. M. 56 2000 se pose. Le Gouvernement souhaiterait que l'A 320 puisse disposer de ce moteur et que les premières études soient engagées dans ce sens.

En ce qui concerne la demande de coopération de Rolls Royce avec General Electric et S. N. E. C. M. A., nous avons considéré qu'il ne fallait pas repousser toute proposition. C'est pourquoi des discussions ont lieu. En effet, il vaut mieux éviter que la concurrence ne devienne tout à fait excessive et ne conduise à des catastrophes dans ce domaine de la construction de moteurs. En outre, nous pensons qu'il faut élargir les bases de la coopération pour augmenter nos chances de succès en ce domaine.

Cela dit, il ne s'agit pas de détruire ou de remettre en cause l'acquis, ni de prendre du retard dans le développement du projet. Ces soucis sont pris en considération dans les discussions.

Vous vous êtes préoccupés de la sécurité des passagers. D'abord, le principe consistant à demander aux passagers, eux-mêmes, d'assurer la charge de la police n'est pas bon. C'est pour cette raison qu'il ne figure pas dans ce projet de budget. Si chacun dans ce pays devait dorénavant payer sa police, il y aurait là une démarche qui soulèverait de nombreuses questions. Ce n'est pas une bonne démarche ; voilà pourquoi nous avons abandonné le projet qui existait à ce sujet.

Cela dit, nous avons naturellement le souci de veiller à la sécurité des passagers. Des efforts seront faits, d'une part, pour mettre en place les équipements nécessaires, les appareils de contrôle des bagages, des passagers, les clôtures, etc., d'autre part, pour utiliser au mieux les effectifs de gendarmerie et de police disponibles dans les aéroports.

Les efforts consentis par mes collègues de l'intérieur et de la défense conduiront, dès 1982, à contrôler la totalité des vols internationaux et au moins 50 p. 100 des vols nationaux, alors que, jusque-là, l'objectif était d'en contrôler un minimum de 30 p. 100. Nous devrions donc aller vers une amélioration en ce domaine et répondre ainsi au souci que vous avez exprimé à cette tribune.

Il me reste à examiner le problème des routes. Je vous prie de m'excuser si je suis un peu long, mais les questions qui m'ont été posées sont nombreuses.

J'ai naturellement écouté avec beaucoup d'attention les critiques qui ont été formulées sur ce projet de budget. On en a souligné les insuffisances. Je l'ai dit dans mon intervention préliminaire, j'ai tout à fait conscience des limites du projet de budget qui vous est soumis, mais je partage l'opinion émise par le sénateur Caillavet, à savoir que les chiffres montrent que ce projet de budget doit permettre de faire face aux besoins qui existent, en tout cas aux besoins les plus urgents, et est en mesure d'assurer le maintien de la demande en ce qui concerne l'emploi et la charge des entreprises de travaux publics. Je ne peux partager l'idée qu'il pourrait conduire à une aggravation sensible dans ce domaine.

Si ce projet de budget ne peut être accueilli avec un grand enthousiasme comme cela a été dit à cette tribune — je ne vous le demanderai d'ailleurs pas — je pense, en tout cas, qu'il peut l'être avec intérêt.

Une question m'a été posée au sujet de la réserve de 15 milliards de francs, qui est une décision du Gouvernement. Cette décision vise à moduler la mise en œuvre des investissements en liaison avec l'évolution des paramètres généraux de l'économie, notamment l'évolution des prix. Mais je pense qu'elle ne saurait conduire à la mise en cause des moyens qui sont définis ici pour ce secteur des routes ; elle permettra un suivi attentif de la mise en œuvre de ces moyens.

J'ajoute que je suis attentif moi-même à la situation qui existe dans le secteur des travaux publics. Si des initiatives doivent être prises dans la période à venir, je ne manquerai pas de le faire en utilisant les différentes possibilités bud-

gétaires ou financières qui existent en cours d'année. Je pense que quelques possibilités se présenteront dans ce domaine si cela se révèle nécessaire.

Pour ce qui concerne la politique autoroutière, je partage tout à fait l'opinion émise à cette tribune selon laquelle ce fut une erreur de créer des concessions privées. Je sais bien qu'on avance l'argument selon lequel c'était le moyen de recourir à l'emprunt puisque le mécanisme budgétaire, certes, ne le permettait pas. Mais il faut bien convenir que, si un nombre appréciable de kilomètres d'autoroute ont été réalisés — et j'en donne acte au Gouvernement précédent — ils l'ont été dans des conditions financières qui aboutissent aujourd'hui à une impasse parce que nous sommes dans cette situation où des sociétés concessionnaires sont en déficit ou en voie de l'être.

L'Etat va se trouver, en raison de la nature des contrats qui ont été conclus, devant l'obligation de prendre en charge des sommes extrêmement lourdes sans pour autant réaliser un seul kilomètre d'autoroute et d'aider financièrement des sociétés qui ont déjà retiré pas mal de profits, non pas de l'exploitation de l'autoroute, mais de la réalisation de cette autoroute car la concession elle-même, au bout du compte, ne leur a pratiquement rien coûté.

On me demande si je compte verser un milliard pour l'autoroute Paris-Est. J'ai déjà eu l'occasion de dire que si je pouvais régler ce problème avec un franc symbolique, je le ferais car je pense que c'est déjà suffisant dans ce cas.

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Nous verrons ce qu'il faudra faire. En tout cas, j'agirai avec le souci des deniers de l'Etat et avec celui de sortir de l'impasse dans laquelle nous sommes aujourd'hui.

C'est l'objet de la mission qui a été confiée à une personnalité que vous connaissez.

Sans préjuger les conclusions de cette étude qui doivent être déposées très prochainement, au début de l'année, je voudrais simplement préciser deux ou trois points pour répondre aux inquiétudes qui ont été exprimées à cette tribune.

Il n'est pas question d'arrêter les réalisations autoroutières. Sans aucun doute, nous en ferons beaucoup moins que ce qui a été construit jusqu'ici — j'ai dit pourquoi — mais certains besoins se font encore sentir.

On a évoqué l'A 26. Je suis allé récemment en Picardie pour affirmer qu'elle serait réalisée jusqu'à Reims et que déjà les engagements ont été pris. On a évoqué également l'A 71 en direction de Bourges-Clermont. Là aussi, j'ai pris des engagements parfaitement clairs lors de mon déplacement dans cette région.

En ce qui concerne le programme pour 1982, quatre opérations sont arrêtées : Saint-Omer—Nordausque, Est—Cadarache ; Feurs—Saint-Etienne, ce qui permettra de terminer la B 71 et le contournement de Bourg-en-Bresse.

Pour ce qui est des déficits, des décisions vont être prises rapidement. Cela veut dire que partout où des projets sont au point où ils ont commencé à être mis en œuvre, nous les poursuivrons. Nous n'allons pas entraîner des dépenses supplémentaires en remettant en cause tout le travail qui a été fait. Nous allons donc poursuivre ces programmes.

Ce qui est vrai, je l'ai dit à cette tribune et j'en suis tout à fait d'accord, c'est qu'il convient de réexaminer un certain nombre de projets où peut être l'autoroute, telle qu'elle est définie, ne constitue pas la meilleure réponse. Si l'on peut réaliser la liaison prévue à moindre coût, avec différents types de liaison rapide, je pense qu'il faudra plutôt choisir la réalisation au moindre coût en fonction des trafics qui existent qu'à tout prix une autoroute, précisément parce que le péage qui est lié à ces autoroutes est un problème.

M. Philippe Machefer. Très bien !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Naturellement se pose la question des financements, des systèmes de financement, parce qu'il est évident qu'il est difficile de s'en tenir à la mécanique budgétaire et à la dotation annuelle ; la demande apparaît fortement de pouvoir mettre au point des systèmes pluriannuels de financement.

Ces questions sont à l'étude et je souhaite que nous soyons en mesure d'y apporter rapidement des réponses, afin de poursuivre ce programme dans les meilleures conditions d'efficacité financière.

Dans le même temps, en fonction de ces réalisations, nous voulons accorder une attention accrue à des réalisations comme la construction de rocadés et de déviations urbaines, où il existe un retard considérable. Il s'agit précisément d'un domaine où les coûts sont très élevés, notamment dans les grandes agglomérations. Mais il faut dire que ces aménagements sont très importants pour l'urbanisme et l'organisation des transports en ville et dans les agglomérations, car ils permettent de dégager le centre des villes, d'éliminer des nuisances, d'améliorer l'environnement et la vie des habitants, ainsi, bien entendu, que la circulation. Ils permettent également de dégager du terrain en vue de développer des systèmes de transport en commun qui soient plus importants et plus efficaces.

Il s'agit donc d'un domaine tout à fait stratégique, si je puis utiliser cette expression, dans la politique que nous voulons mettre en œuvre, étant entendu que les moyens financiers nécessaires doivent être prévus.

Nous avons également la volonté d'améliorer la gestion de la route. A juste titre, vous avez posé les questions de sécurité. La circulation routière atteint maintenant des niveaux considérables ; on ne peut pas se contenter d'aménager l'infrastructure et de bricoler, si je puis dire, pour ce qui concerne l'aménagement général de l'environnement. Une véritable politique de gestion de la route est indispensable ; il en existe certains éléments en matière de viabilité hivernale, de signalisation, de protection. Nous avons sans aucun doute beaucoup à faire dans ce domaine. Une véritable politique doit être mise en œuvre.

J'en arrive ainsi à la sécurité routière. Il est vrai que des résultats ont été obtenus dans les années passées grâce aux efforts qui ont été réalisés. Mais nous devons relancer les efforts dans ce domaine. Il n'y a pas de réponse toute faite, c'est un problème extrêmement complexe et il serait ridicule de le simplifier.

Une action multiforme doit être développée, aussi bien pour ce qui concerne la formation des conducteurs et leur sensibilisation que la signalisation des routes — et nous sommes dans un pays où un retard existe dans ce domaine par rapport à la situation de certains pays étrangers — l'élimination des points noirs, l'amélioration des infrastructures.

Sur les équipements, deux questions ont été posées : la ceinture de sécurité et les codes en ville.

En ce qui concerne la ceinture de sécurité, nous sommes toujours prêts à la discussion et aux contacts, comme sur chaque problème. Personnellement, après avoir examiné cette question, j'ai le sentiment que, sans négliger l'aspect relatif aux atteintes à la liberté individuelle — je suis aussi automobiliste, et il est vrai qu'il est plus facile de rouler sans ceinture ! — la ceinture de sécurité comporte tout de même plus d'avantages que d'inconvénients et sa mise en œuvre a présenté des résultats positifs. En tout cas, la discussion est toujours ouverte et nous en reparlerons.

Pour ce qui concerne les codes en ville, je me garderai d'ajouter quoi que ce soit ou de m'opposer à l'argumentation écorçante développée ici par M. le sénateur Caillaud. Il a évidemment utilisé des propos qui sont extrêmement percutants. J'ai eu l'occasion de porter une appréciation brève, mais significative, sur cette mesure et je n'ai pas changé d'avis à cet égard.

Les structures gouvernementales imposent des démarches compliquées. C'est là que se situe le problème. Les questions de la sécurité routière dépendent de plusieurs ministères ; elles sont liées à une délégation interministérielle et les contacts demandent du temps. Mais nous aurons me semble-t-il, une réunion de l'ensemble des personnalités compétentes avant la fin de l'année, peut-être le 22 décembre. Par conséquent, à ce moment-là, des décisions seront prises qui répondront à votre attente.

Voilà, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, en m'excusant d'avoir été long — mais je suis toujours partagé entre le souci d'être court et le scrupule de bien répondre aux questions posées — ce que j'étais en mesure de vous dire. (Applaudissements.)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux jusqu'à quinze heures. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à treize heures, est reprise à quinze heures vingt minutes, sous la présidence de M. Maurice Schumann.)

PRÉSIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN,
vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Mes chers collègues, je vous prie de m'excuser de reprendre la séance avec retard, mais M. le ministre des transports a été retenu hors du Sénat pour des raisons indépendantes de sa volonté.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vous demande, à mon tour, de bien vouloir excuser mon retard, mais vous avez sans doute appris qu'un avion charter yougoslave a percuté une montagne près de Propriano, en Corse. J'ai donc dû prendre les dispositions nécessaires pour déléguer sur place les personnes compétentes chargées de mener l'enquête sur les circonstances de l'accident.

Je pense que votre Assemblée partagera le sentiment de tristesse que j'éprouve devant cette catastrophe qui a coûté la vie à cent soixante-quatorze personnes et voudra bien s'associer aux condoléances que le Gouvernement français adresse au Gouvernement yougoslave.

M. le président. Monsieur le ministre d'Etat, il va de soi que le Sénat s'associe sans réserve aux sentiments que vous avez exprimés. Je suis sûr d'être son interprète en priant le Gouvernement de la République socialiste fédérative de Yougoslavie d'agréer l'expression de nos condoléances très émuës.

Nous poursuivons maintenant l'examen des crédits du ministère des transports.

J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 18 novembre 1981 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès, 36 minutes ;

Groupe socialiste, 31 minutes ;

Groupe de l'union des républicains et des indépendants, 8 minutes ;

Groupe du rassemblement pour la République, 25 minutes ;

Groupe de la gauche démocratique, 15 minutes ;

Groupe communiste, 25 minutes.

La parole est à M. Bernard Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le projet de budget des transports pour 1982 marque une rupture avec les précédents. Les orientations qui ont été arrêtées par le conseil des ministres du 16 septembre dernier montrent votre volonté, monsieur le ministre d'Etat, de développer la grande politique des transports dont la France a besoin.

Les crédits de paiement augmentent de 19,6 p. 100 et les autorisations de programme de 22,4 p. 100. Cependant, il s'agit, vous l'avez rappelé, d'un budget de transition marqué par le lourd héritage laissé par la politique antérieure.

Un grand axe de votre politique sera la réhabilitation du rail. Au cours des dernières années, la S.N.C.F. était l'objet d'attaques de toutes parts. Le contrat d'entreprise obligeait la société nationale à s'autofinancer ou à contracter des emprunts coûteux.

Le rapport Guillaumat organisait un véritable « plan de casse » de la société nationale : en dix ans, plus de 3 000 kilomètres de lignes ont été supprimés, au mépris des besoins des usagers.

Vous avez annoncé que plus aucune ligne ne serait supprimée. La mise à l'étude de la réouverture de quatre lignes omnibus, qui avaient été fermées au trafic voyageurs en 1980 pour cause de non-rentabilité, est positive.

A ce propos, on peut citer en exemple le travail efficace accompli par les élus de la région Nord-Pas-de-Calais, qui ont réorganisé complètement le trafic et changé le matériel. Ainsi, le rapprochement habitat-travail a été facilité et le trafic a augmenté de 12 p. 100. La globalisation de l'opération a permis d'éviter des fermetures de lignes. Mon ami Hector Viron, qui a été l'un des artisans de cette réorganisation, en parlerait mieux que moi.

Nous sommes partisans d'une politique dynamique de développement de la S.N.C.F. pour conquérir une nouvelle clientèle populaire qui, jusqu'à maintenant, n'avait pas accès au train. Pour cela, il faudra limiter les hausses des tarifs voyageurs.

Pour limiter le déficit, il faudra bien réexaminer notamment les tarifs marchandises.

Il s'agit d'un changement d'orientation qui va dans le sens d'une politique de développement de la S.N.C.F. en utilisant pleinement les atouts du rail et la compétence des cheminots, dont la mise en service du T.G.V. est, pour moi, le symbole.

Les autorisations de programme pour les transports collectifs urbains progressent de 34,5 p. 100 en 1982, alors qu'elles avaient diminué de 22 p. 100 en 1981. Là aussi, le budget marque une rupture avec la politique précédente.

Je me félicite, comme vous, monsieur le ministre, des négociations ouvertes avec la R.A.T.P. et la S.N.C.F., qui se sont conclues par des accords positifs, lesquels permettront l'amélioration de la situation du personnel et la création de nombreux emplois et donneront une plus grande efficacité à l'organisation de ces grandes entreprises nationales.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, user de votre influence pour obtenir du directeur général de la R.A.T.P. que la Régie fasse voyager gratuitement les enfants du personnel participant aux activités des centres de loisirs et, d'une façon générale, aux activités des cadets et du comité d'entreprise, à l'image de ce qui est fait à la S.N.C.F. ?

La convention signée le 6 novembre dernier pour la réalisation du tramway français standard permettra de doter les métropoles régionales d'un moyen de transport adapté, économe en énergie, non polluant, sûr et confortable.

Il faut abaisser le seuil au-dessus duquel les communes bénéficient du versement « transport » payé par les entreprises de 100 000 vers 50 000 habitants. En effet, ces communes ont consenti des efforts importants pour se doter d'une infrastructure moderne. Elles supportent souvent des charges d'exploitation lourdes et il serait anormal que les entreprises de ces communes ne participent pas à un service dont elles sont les premières bénéficiaires.

La contribution de l'Etat aux transports collectifs en région parisienne augmentera de 39 p. 100 en 1982.

Du fait de la politique précédente, qui rejetait les travailleurs toujours plus loin de la capitale, du fait aussi de l'insuffisance des transports collectifs, des millions d'heures sont gaspillées chaque année.

Il faut donc développer le service public en maintenant les investissements à un haut niveau pour offrir aux travailleurs des transports moins longs, plus humains et plus confortables. La réforme des transports collectifs en région parisienne devra tenir compte de la décentralisation.

La ligne n° 7 sera prolongée jusqu'à Villejuif et la ligne n° 5 jusqu'à Bobigny. Des crédits sont prévus pour l'aménagement de la traversée de Bobigny.

Je souhaite que la ligne Ermont—Invalides, pour laquelle les habitants et les élus communistes se battent depuis des années et qui avait été remise en cause par l'ancien gouvernement, soit réalisée rapidement.

L'interconnexion des réseaux sera développée. Il est urgent de réviser les tarifications de banlieue. En effet, ce sont souvent les plus défavorisés qui ont été contraints, par la politique de redéploiement industriel et de spéculation, de se déplacer vers les villes éloignées de la capitale. Ce sont ces travailleurs à qui l'on demande l'effort financier le plus important.

Il convient d'étendre la carte orange à l'ensemble de l'Île-de-France et de réviser la tarification et le découpage des zones.

La prime de transport n'a pas été augmentée depuis dix ans. Nous souhaitons que, dans les meilleurs délais, le titre de transport soit pris en charge par l'employeur, en tout cas pour les travailleurs les plus modestes.

A propos des routes, l'accélération du bouclage de l'autoroute A 86, qui est la priorité pour le réseau routier de la région, s'impose. A ce sujet, je me félicite de la concertation que vous avez engagée avec les élus du Val-de-Marne.

L'élu de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines que je suis souhaite également qu'une solution soit rapidement apportée au financement de la prolongation de l'autoroute A 12. Elle permettrait de délester la nationale 10, de supprimer la coupure

en deux, que vous avez constatée il n'y a pas si longtemps, de la ville de Trappes et de la ville nouvelle, d'améliorer la desserte de la ville nouvelle et du sud du département en diminuant les nuisances pour les dizaines de milliers d'habitants qui ont choisi la ville nouvelle pour résider. Les habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines luttent depuis des années pour le prolongement de l'A 12 : ils espèrent qu'il verra le jour rapidement et que les crédits nécessaires seront débloqués.

Les autorisations de programme destinées aux routes progressent de 14 p. 100, c'est-à-dire à peine plus que l'inflation.

Cependant, nous constatons un rééquilibrage intéressant à l'intérieur des dotations. Par exemple, les crédits d'entretien et de rénovation du réseau augmentent de 28 p. 100. Il était en effet nécessaire de mettre fin à la politique passée qui visait à sacrifier les axes jugés non rentables. Certaines réalisations coûteuses ont été faites sans prendre en compte les réels besoins.

En revanche, certaines régions ont été sacrifiées. Il est urgent de les désenclaver et de réaliser les nombreuses liaisons locales dans les zones rurales et les liaisons transversales.

Ces travaux permettraient de créer de nombreux emplois. J'espère que, dans les prochaines années, un effort significatif sera fait en ce sens.

Vous avez fait de la suppression des péages, monsieur le ministre, un objectif à terme. Il faut en effet mettre fin à un système injuste et coûteux pour la collectivité nationale.

A cause des tarifs des péages, des milliers d'automobilistes se détournent des autoroutes et viennent encombrer les nationales, alors que l'on sait que la sécurité y est beaucoup moins bonne que sur les autoroutes.

Il faudra donc trouver des solutions en attendant la suppression des péages.

Le système de péréquation des autoroutes que vous avez annoncé pourrait être une première étape, à condition que l'on n'augmente pas les tarifs qui sont inférieurs à la moyenne nationale et que l'harmonisation se fasse par l'alignement des tarifs sur les plus bas.

Déjà, l'on pourrait, à l'occasion des départs en vacances, supprimer ces péages qui pénalisent les travailleurs.

Le mois dernier, j'ai participé au congrès des chauffeurs de taxi C.G.T. Ensemble, nous nous sommes félicités que la détaxe du carburant pour les taxis, réclamée depuis des années notamment par les communistes, ait enfin été adoptée.

Nous nous sommes également élevés contre l'expérience des codes en ville, réprouvée par une majorité de Français et qu'un grand nombre de spécialistes considèrent comme dangereuse. Vous avez, vous-même, monsieur le ministre, condamné cette expérience malheureuse et annoncé tout à l'heure qu'une conférence aurait lieu le 20 décembre.

J'aimerais, si cela est possible, que vous puissiez prendre, le plus rapidement possible, les mesures nécessaires pour satisfaire les usagers, notamment les chauffeurs de taxi, qui m'ont demandé d'être leur interprète auprès de vous.

Un autre problème préoccupe les habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines : il s'agit de l'aérodrome de Guyancourt, qui se trouve aujourd'hui au cœur d'une zone fortement urbanisée. Je souhaite que cet aérodrome soit fermé rapidement et qu'une solution de remplacement soit recherchée, afin de ne pas léser les pratiquants de l'aviation de tourisme. Je vous ai écrit à ce sujet et je souhaite une réponse rapide.

En ce qui concerne le transfert de la météorologie nationale à Toulouse, je me félicite de la concertation qui a eu lieu avec les syndicats et que j'avais vainement recherchée avec le Gouvernement précédent. Une solution a enfin été trouvée puisqu'il est déjà acquis qu'une activité météo se maintiendra en région parisienne, tout particulièrement au centre de recherches de Magny-les-Hameaux et au centre de Trappes.

Je terminerai par les voies navigables. Là aussi, je constate un renversement de tendance, mais les crédits sont encore trop insuffisants pour assurer la modernisation de l'extension d'un réseau laissé à l'abandon par la politique précédente.

Il faut donner à notre pays un véritable réseau de canaux à grand gabarit, notamment dans le Nord, en Lorraine, et dans la région parisienne.

Il faudra réaliser en priorité, au gabarit de 3 000 tonnes, la liaison Seine-Nord par le canal du Nord, ainsi que la liaison Seine-Est, de Compiègne à Strasbourg, par les canaux de l'Aisne à la Marne et de la Marne au Rhin.

Nous demandons un débat sur les voies navigables dans le cadre de la préparation du Plan, afin de déterminer un véritable schéma directeur des voies navigables.

Je souhaiterais aussi, monsieur le ministre d'Etat, que vous étudiez avec vos collègues du temps libre et du tourisme, les possibilités d'extension du tourisme fluvial à partir du rapport Cambo, que vos services ont étudié. J'ai d'ailleurs déposé, à ce sujet, une question orale avec débat qui permettra sans doute d'aller plus au fond du problème.

Cette activité, dont je suis personnellement un fervent adepte, permettrait de faire redécouvrir des régions défavorisées du point de vue touristique en redonnant vie à certaines de nos voies navigables.

Enfin, il est nécessaire de revaloriser les revenus de la batellerie, qui connaît aujourd'hui de graves difficultés.

Monsieur le ministre d'Etat, votre budget va dans le sens du progrès et du changement souhaité par la majorité des Français, même s'il est encore marqué par le lourd héritage de la politique précédente.

C'est pourquoi les sénateurs communistes, pour la première fois depuis longtemps, voteront ce budget et vous souhaitent beaucoup de courage pour mener à bien vos projets, qui correspondent à l'intérêt des Français. (*Applaudissements sur les trèves communistes et socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Giraud.

M. Michel Giraud. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, une fois n'est pas coutume, je voudrais saisir l'occasion de ce débat budgétaire pour appeler votre attention, monsieur le ministre d'Etat, et solliciter vos réponses sur quelques points essentiels pour l'avenir de la région d'Ile-de-France, tellement essentiels que mes collègues m'ont réservé le temps de parole du groupe, que je m'attacherai d'ailleurs à ne pas utiliser entièrement. (*Très bien !*).

Quels sont les problèmes ? Premièrement, la réalisation de la ligne S.N.C.F. Ermont-Invalides ; deuxièmement, la programmation des grands équipements de transport en commun ; troisièmement, le rythme de réalisation des infrastructures autoroutières et routières ; quatrièmement, le projet de réforme de l'organisation des transports parisiens.

Vous voyez, monsieur le ministre d'Etat, que je ne serai pas aussi exhaustif que mon collègue, M. Hugo, pas aussi critique non plus, car s'il est un domaine dans lequel je me sens solidaire de la politique développée depuis 1965, c'est bien celui des transports et de la circulation en région d'Ile-de-France.

M. Bernard-Michel Hugo. Le contraire serait étonnant !

M. Michel Giraud. J'aborde, en premier lieu, la ligne Ermont-Invalides.

Dès son installation en 1976, le conseil régional considérait ce projet comme essentiel et urgent et, dans son plan triennal, voté par la majorité du conseil régional, il lui réservait le premier rang dans l'ordre des priorités, la deuxième étant le prolongement de la ligne n° 7 vers Villejuif et, la troisième, le prolongement de la ligne n° 5 vers Bobigny.

Lors du vote de son budget pour 1979, la région inscrivait un crédit de 252,7 millions de francs en autorisations de programme — 103,3 millions de francs en subvention et 144,4 millions de francs ou un peu plus en prêt. Parallèlement, l'Etat inscrivait 108,3 millions de francs dans sa loi de finances.

En 1980, la région votait un crédit supplémentaire de 10,5 millions de francs, complété par 4,5 millions de francs de l'Etat.

C'est donc, au total, 376 millions de francs d'autorisations de programme qui sont inscrits aux budgets de l'Etat et de la région, et qui dorment.

Après révision des conditions de réalisation, la déclaration d'utilité publique du nouveau programme, beaucoup plus conforme aux légitimes exigences qualitatives des riverains et des élus, était prononcée le 25 septembre 1981, et la ville de Paris confirmait, le 14 septembre dernier, son parfait accord.

Le retard pris par ce projet, qu'attendent avec impatience plusieurs centaines de milliers d'habitants du Nord-Ouest de l'Ile-de-France, en particulier de nombreux travailleurs du Val-d'Oise, n'est plus acceptable.

L'unanimité est réalisée. Les crédits sont ouverts. Vous avez fait connaître, monsieur le ministre d'Etat, votre accord sans réserve. Qu'attend-on pour commencer les travaux ? Pouvez-vous préciser au Sénat et, à travers lui, aux dix millions de Français d'Ile-de-France, le calendrier que vous entendez imposer ?

J'en viens à la programmation des grands équipements de transports en commun.

S'inscrivant dans les options de l'Etat, le conseil régional a renoncé à son plan quinquennal 1981-1986 pour élaborer, lui aussi, un plan intérimaire de deux ans couvrant les années 1982-1983.

En matière de transports en commun, il est toutefois fondamental que l'ordre de priorité soit clairement établi, comme il l'était précédemment, c'est-à-dire à l'initiative de la région. C'est pourquoi les élus d'Ile-de-France — et je suis heureux d'en compter un certain nombre sur ces travées — ont été quelque peu surpris que plusieurs représentants de l'Etat et d'entreprises publiques annoncent, sans concertation préalable, que priorité serait réservée à une opération lourde plutôt qu'à une autre !

L'efficacité de la coopération et du cofinancement Etat-région repose sur le respect des responsabilités mutuelles. Tout manquement à cette règle mettrait gravement en cause la poursuite de l'amélioration des transports en commun en Ile-de-France.

Sachez, en tout cas, monsieur le ministre d'Etat, que tout en considérant l'urgence et l'intérêt de plusieurs prolongements de lignes de métro, parmi lesquels ceux de la ligne n° 7 à La Courneuve ou de la ligne n° 1 à La Défense, la région considère comme absolument prioritaire la réalisation de la gare Saint-Michel à l'intersection des lignes B et C du R. E. R. Y a-t-il un équipement qui soit plus régional que celui qui consiste à favoriser la liaison entre deux lignes du R. E. R. ?

En ce qui concerne les crédits routiers, je voudrais, par ailleurs, appeler votre attention sur les raisons qui justifient une meilleure prise en compte par l'Etat de la spécificité de l'Ile-de-France pour la répartition des crédits routiers.

La réalisation d'une infrastructure telle que l'autoroute A 86, le périphérique d'Ile-de-France — la grande rocade de contournement de l'agglomération parisienne, à quelque 8 à 10 kilomètres du périphérique parisien — revêt un incontestable intérêt national et même international.

La région a cependant accepté à titre transactionnel et provisoire, de participer dans la proportion de 70 p. 100 — et non pas de 45 p. 100 — au financement de cette autoroute sous la réserve que l'Etat augmente parallèlement et régulièrement son enveloppe globale annuelle de crédits routiers pour l'Ile-de-France.

Depuis trois ans — mais, monsieur le ministre, j'ai l'honnêteté de vous dire que vous n'y êtes pour rien — ces crédits sont simplement maintenus en francs courants. Si je me réfère uniquement à la voirie nationale et urbaine, la voirie en rase campagne a reçu 447 millions de francs en 1979 et recevra 475 millions en 1982. Si j'ajoute la voirie locale, c'est-à-dire les crédits du ministère de l'intérieur, soit 510 millions de francs en 1979 et 531 millions de francs en 1982, on constate que l'autoroute A 86, le périphérique d'Ile-de-France, absorbe une part de plus en plus grande de l'enveloppe totale Etat plus région, soit plus des deux tiers cette année.

Dans ces conditions, les autres opérations d'intérêt régional réclamées par les populations et les élus ne semblent pas devoir être financées dans un avenir prévisible. C'est tellement vrai que la région n'a pas d'autre solution que d'envisager de pallier la faiblesse des crédits nationaux affectés aux routes nationales en rase campagne en participant au financement de celles-ci, jusqu'à présent payées à 100 p. 100 par l'Etat.

Financement à 70 p. 100 de l'autoroute A 86, cofinancement de la voirie nationale en rase campagne : ainsi se traduit l'effort considérable de la région. Aussi est-il fondamental que, parallèlement, l'Etat en revienne à un niveau de crédits comparable, en francs constants, à ce qu'il était jusqu'en 1978 et qu'il tienne compte que si, du fait des contraintes d'environnement, le coût au kilomètre des infrastructures autoroutières et routières est élevé en valeur absolue, il demeure très raisonnable quand on le rapporte au nombre de véhicules concernés.

Quatrièmement, enfin, le problème de réforme des transports parisiens, et ce n'est pas le moindre.

L'ampleur des chiffres actuellement avancés concernant le déficit actuel et prévisionnel prouve que nous avons eu raison de nous opposer — je dis bien « nous » — au projet de vos prédécesseurs. Je voudrais vous confirmer aujourd'hui que si le conseil régional est disposé à accepter la concertation préalable à toute réforme, il entend manifester sa volonté d'aboutir à une bonne réforme.

Qu'il me soit, à cet égard, permis de vous demander de bien vouloir me confirmer, monsieur le ministre d'Etat, que celle-ci ne peut être que consécutive à la réforme de l'institution régio-

nale elle-même. L'inverse ne serait ni cohérent ni raisonnable. Mais, je sais, monsieur le ministre, que vous en convenez. Le Gouvernement, le Parlement et la région n'auront pas trop de dix-huit mois pour dégager les termes d'un consensus minimal.

Qu'il me soit également permis de vous rappeler les quelques considérations essentielles que, pour sa part, la région entend faire valoir. Elles sont au nombre de quatre.

Premièrement, il est impossible de nier la dimension nationale, voire internationale, des transports parisiens. C'est l'efficacité et la fluidité de ceux-ci qui permettent à l'Île-de-France de jouer pleinement son rôle de région-capitale et de métropole mondiale.

Deuxièmement, je n'imagine pas que la Régie autonome des transports parisiens cesse d'être une société nationale ni que la S.N.C.F. banlieue soit disjointe de la Société nationale des chemins de fer français. Comment, dans ces conditions, envisager que l'Etat puisse se soustraire à ses responsabilités de tuteur et de cofinancier, ce qui ne signifie pas qu'il ne faille pas rechercher toutes les économies possibles, notamment par des contrats d'entreprise établis dans le respect des avantages sociaux acquis ?

Troisièmement, il est souhaitable que ceux qui vont avoir mission de préparer le projet de réforme ne négligent ni ne sous-estiment tant le poids du passé, qui permet aux usagers de ne prendre en charge qu'une part limitée des coûts réels, que celui du présent, qui impose de ne pas alourdir davantage encore les charges des entreprises.

Quatrièmement, il importe de ne pas dénaturer le budget régional, qui est, et doit demeurer, pour l'essentiel, un budget d'investissement si l'on veut qu'il continue d'être facteur d'entraînement pour l'économie de la région, c'est-à-dire pour l'économie de la France.

Ces réflexions me conduisent à vous demander, monsieur le ministre d'Etat, de faire en sorte que la région soit pleinement associée aux réflexions préalables à la mise au point du projet de loi qui portera réforme des transports collectifs en Île-de-France. L'ampleur des sommes en jeu, les statuts des personnels concernés, la nécessité d'assurer la continuité d'un service public que nombre d'agglomérations étrangères nous envient, justifient que nous réusissions à concevoir une organisation au moins aussi fiable que l'actuelle et que toute nouvelle répartition des charges ne se traduise pas par une dilution de l'autorité.

Tels sont, monsieur le ministre d'Etat, les principaux points sur lesquels je voulais retenir votre attention et recueillir vos réponses. Si je me suis permis, pour ce faire, d'occuper quelques minutes — vous me le pardonnerez, mes chers collègues — la tribune du Sénat, c'est en étant conscient du fait que le problème des transports parisiens n'est pas seulement la préoccupation majeure des élus d'Île-de-France — il mobilise les deux tiers d'un budget régional de plus de 2,5 milliards de francs —, mais parce qu'il est — chacun voudra bien en convenir — de par sa dimension et de par ses implications, un problème éminemment national. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U.R.E.I., de l'U.C.D.P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. René Régnault. Monsieur le ministre d'Etat, permettez-moi de faire deux remarques préalables.

D'abord, alors que, l'an dernier, je regrettais à cette même tribune que le précédent gouvernement s'entêtât à faire de votre ministère une énorme machine hypertrophiée regroupant sous le même toit, outre les compétences actuelles, celles qui sont relatives aux transports maritimes et à la mer, j'observe que la gauche au pouvoir a reconnu fort heureusement l'opportunité de créer un ministère de la mer à part entière.

Ensuite, je remarquerai que le projet de budget que vous nous soumettez traduit d'ores et déjà un changement de cap certain en direction des transports publics, des transports collectifs de voyageurs, de la modernisation et de l'extension de notre réseau routier, puisque les moyens de paiement augmentent de 19,6 p. 100 alors que les autorisations de programme croissent de 22,4 p. 100. L'an dernier, les taux respectifs traduisaient des régressions de 7,3 p. 100 et 18 p. 100.

La volonté du Gouvernement s'affirme tout particulièrement dans les secteurs de l'aéronautique — plus 55,4 p. 100 — de l'entretien du patrimoine routier — l'an dernier, j'exprimais mes craintes pour l'immédiat et pour l'avenir et, cette année, la hausse est de 26,7 p. 100 —, des voies navigables — plus

29,7 p. 100 — de la S.N.C.F. — plus 20,1 p. 100 — mais aussi de la sécurité des transports aériens, des transports collectifs urbains, de la recherche — plus 20,1 p. 100 — de la météorologie et de la sécurité routière.

Une telle volonté, dont il convient objectivement de reconnaître qu'elle soutiendra l'investissement public et privé, donc l'emploi, ne présente toutefois aucun excès. En effet, l'incidence du prix du pétrole sur les produits bitumineux, et donc sur les tarifs des revêtements, entraîne une croissance supérieure à celle de l'indice officiel des prix de l'I. N. S. E. E. Cela provoque une accélération rapide des coûts, dévorant une part substantielle des augmentations de crédits prévues, ce qui me conduit à dire que les améliorations de votre budget, monsieur le ministre d'Etat, doivent être « relativisées ».

Outre les emplois qui sont soutenus ou créés par les investissements ou l'activité découlant directement de vos propositions — navigation aérienne, météorologie, recherche — il convient de dire que ce budget va promouvoir indirectement la création de certains autres dans des secteurs comme la S. N. C. F., qui prévoit 15 000 créations en 1982, ou encore l'aéronautique, pour ne citer que ceux-là.

Notre infrastructure routière a pris un retard important au cours des dernières années; les routes nationales ont été progressivement délaissées, voire abandonnées. Un effort de rattrapage est nécessaire. Vos propositions, monsieur le ministre d'Etat, s'inscrivant dans le cadre du plan intérimaire dont la discussion est proche, nous permettent de déceler une volonté positive de votre part.

Je souhaiterais toutefois connaître vos intentions, notamment en fonction du plan quinquennal qui suivra et dont les premières réflexions, m'est-il permis de penser, vont sans nul doute être prochainement engagées.

Le réseau routier, singulièrement son maillage réalisé entre les autoroutes, les voies express et les routes nationales, représente un équipement structurant souvent fondamental pour les régions. Ainsi, en son absence, ne sera-t-il pas possible de parler de réel aménagement équilibré du territoire, de développement économique et social planifié, de droit pour les travailleurs de vivre et travailler au pays.

C'est évident pour une région comme la Bretagne à laquelle fut octroyé un plan routier qui devait être achevé en 1975 et qui, à ce jour, connaît encore de nombreux vides. Je souhaite, monsieur le ministre d'Etat, que le Gouvernement veuille bien prendre en compte l'urgente nécessité qu'il y a à achever ce réseau sans que cela entraîne un quelconque ralentissement de l'effort de modernisation du réseau S. N. C. F.

L'axe Nord—Bretagne par la Normandie, comprenant une bretelle reliant la R. N. 12 à Dol—Pontorson via Dinan, avec franchissement de la Rance à proximité de Saint-Malo, permet de rejoindre la route des estuaires à destination du Nord, de l'Est et du Nord de l'Europe, et d'éviter l'agglomération parisienne. C'est cet axe qui a pris le retard le plus significatif.

Je souhaite, monsieur le ministre d'Etat, que le Gouvernement maintienne un effort soutenu en faveur du plan routier breton et que, de celui-ci, découle l'achèvement, dans les meilleurs délais, de l'axe nord par la Normandie.

Les routes nationales de notre région — je pense, en particulier, aux transversales Rennes—Nantes et Saint-Brieuc—Lorient — sont très significatives de l'état d'abandon actuel, notamment la seconde. Je tenais à attirer votre attention sur elles afin que ces éléments de notre maillage routier soient inscrits dans vos programmations.

Le réseau S. N. C. F., du fait notamment du contrat d'entreprise intervenu entre l'Etat et la société nationale, a connu un réel déclin au niveau du réseau secondaire avec la suppression de plusieurs centaines de kilomètres de lignes, au nom de la rentabilité, mais dans le plus profond mépris du service public.

Les lignes secondaires ne seront plus fermées, avez-vous déclaré, et certaines seront même réouvertes. Je me réjouis de cette décision et je souhaite, en particulier, que, s'agissant du maintien ou de la relance de ce réseau, la plus large concertation soit établie avec les élus locaux, les syndicats et les associations d'usagers.

Dois-je rappeler, pour clore ce chapitre, la place importante qui doit être celle du réseau ferré en matière d'aménagement planifié du territoire? De même, il doit jouer un rôle au plan social, en créant et en soutenant les emplois, mais aussi au travers des tarifs préférentiels consentis à certaines catégories de voyageurs de condition modeste, auxquels vous venez d'adjoindre les chômeurs.

La S. N. C. F. représente aussi une solution substantielle au problème des économies d'énergie.

Le Président de la République a annoncé que le T. G. V. desservirait la Bretagne. Nous sommes sensibles à cette déclaration, mais nous sommes aussi très intéressés par des informations plus précises concernant ce projet, notamment en matière de programmation. Peut-être serez-vous en mesure tout à l'heure de nous les fournir.

Enfin, je voudrais, s'agissant de l'aviation civile, et notamment des lignes de troisième niveau, vous soumettre une observation et faire une suggestion.

Force est de constater que le service rendu aux usagers l'est trop souvent dans de mauvaises conditions : fantaisies dans le respect des horaires, modifications intempestives des lignes et des horaires, différences substantielles de tarification. Ce sont, certes, des entreprises privées, mais qui utilisent pour l'exercice de leur activité des services publics ou fortement aidés par l'Etat et les collectivités locales.

Il est inacceptable que ces compagnies puissent en toute liberté, au mépris le plus évident de l'avis des élus et des chambres de commerce, concessionnaires d'aéroports, procéder aux modifications les plus diverses de la politique d'exploitation des lignes qui leur ont été octroyées.

Cela est particulièrement vrai pour la compagnie qui assure la liaison Saint-Brieuc—Paris, via Dinard.

Aussi, monsieur le ministre d'Etat, et parce que le Sénat a eu l'occasion, dans le passé, de décider de la création d'une commission d'études intéressant les lignes de troisième niveau — à ma connaissance, elle n'a pas fonctionné — souhaiterais-je que vous nous donniez votre sentiment sur l'opportunité d'une telle étude. Mon vœu, bien entendu, est que vous en reteniez le principe et que vous l'appliquiez.

Cette question peut, d'ailleurs, s'inscrire parmi les réflexions sur l'avenir des transports intérieurs dont M. le Premier ministre, sur votre proposition, a retenu le principe. Nous savons que vous envisagez l'élaboration d'un projet de loi d'orientation qui pourrait être soumis au Parlement au printemps prochain.

Cette initiative est heureuse et le sera encore davantage dès lors que la réflexion sera largement démocratisée et décentralisée.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les quelques observations générales et ponctuelles que je voulais vous présenter. J'assure le Gouvernement de mon soutien et de celui du groupe socialiste pour le changement d'orientation que traduit visiblement, à nos yeux, le projet qu'il nous soumet. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes et sur celles des radicaux de gauche.*)

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

M. René Touzet. Le budget que vous nous soumettez, monsieur le ministre d'Etat, est globalement en progression et comprend sans doute des points positifs.

Cependant, ceux-ci n'interviennent pas dans la section du budget pour laquelle je marque un intérêt tout particulier, et qui concerne les routes.

Je regrette de devoir relever la faiblesse du montant des crédits alloués au développement de notre infrastructure routière, surtout pour les routes en rase campagne, compte tenu de la progression du coût des travaux dans ce secteur. En effet, les crédits de paiement n'augmentent que de 2,2 p. 100 et les autorisations de programme que de 7,2 p. 100.

Dès lors, les crédits que vous nous proposez conduiront nécessairement à une diminution du volume des travaux à réaliser, avec les conséquences logiques que cela aura au niveau de l'aménagement de notre réseau routier, mais aussi avec les retombées sur l'emploi.

On ne répétera jamais assez que la desserte routière conditionne la vitalité et le développement d'une région, dont l'animation ou la désertification sont essentiellement liées aux moyens de pénétration.

Vous expliquez, monsieur le ministre d'Etat, la stagnation des moyens financiers prévus dans la section consacrée aux routes pour 1982 par la volonté du Gouvernement de marquer une « pause » afin de se donner le temps de déterminer une nouvelle politique routière, des priorités, mais aussi des procédures de financement des routes et des autoroutes. Si ce désir du Gouvernement peut paraître légitime, il ne peut en aucune façon justifier le ralentissement d'un secteur où les besoins sont immenses.

Personnellement, je pense que cette pause est néfaste à l'économie des régions qui attendent avec grande impatience la poursuite et l'achèvement des travaux entrepris ainsi que la mise en chantier des travaux promis.

A ce sujet, le département de l'Indre, que je représente dans cette assemblée, risquerait de subir de façon désastreuse les conséquences de cette « pause » si les travaux en cours n'étaient pas poursuivis.

J'appellerai donc votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur deux axes principaux : la R. N. 20 et la A 71.

La R. N. 20 constitue, pour le département de l'Indre, qu'elle traverse du nord au sud, l'axe vital de son économie. Cet itinéraire sillonne une région particulièrement touchée économiquement ; la dépopulation qui s'ensuit risque d'avoir, pour elle, les conséquences les plus fâcheuses dans un proche avenir.

Il est à remarquer que la R. N. 20 n'intéresse pas le seul département de l'Indre ; elle s'intègre au plan de désenclavement du Massif Central et est appelée à devenir une liaison rapide Limoges—Paris, via Vierzon et Orléans par la A 71.

C'est pourquoi, monsieur le ministre d'Etat, je souhaite vous rappeler aujourd'hui mes préoccupations à ce sujet, préoccupations que je vous exposais déjà dans une question écrite le 3 septembre dernier, par laquelle je vous demandais notamment si le tronçon Orléans—Vierzon serait bien réalisé pour 1983, comme il avait été prévu précédemment.

Je vous questionnais également pour savoir si, dans votre budget pour 1982, des crédits seraient inscrits en vue de poursuivre les travaux engagés sur la R. N. 20 dans la traversée de l'Indre, et notamment pour les déviations d'Argenton-sur-Creuse et de Vatan.

Vous n'avez pas répondu jusqu'à présent à ma question écrite, monsieur le ministre d'Etat. Je comprends que vous n'ayez pu le faire avant l'examen de votre budget devant les assemblées. Mais aujourd'hui, à l'occasion de la présentation de votre budget devant le Sénat, je pense que vous m'apporterez cette réponse que j'attends et que, je l'avoue, j'espère favorable.

Selon certaines déclarations récentes, le Gouvernement, se référant aux experts du VIII^e Plan, souhaiterait s'orienter davantage vers les liaisons rapides, c'est-à-dire les routes nationales à deux fois deux voies. C'est justement la structure qui convient à la R. N. 20.

M. le Premier ministre Pierre Mauroy, lors de son passage en Limousin, a d'ailleurs reconnu la priorité à accorder à cet axe routier. C'est pourquoi, monsieur le ministre d'Etat, j'insiste tout spécialement pour connaître comment et par quels chiffres cette volonté exprimée par le Gouvernement se traduit dans votre budget.

En 1981, grâce aux efforts conjugués de l'Etat et de la région, il a pu être réalisé, dans la traversée du département de l'Indre, sur cette R. N. 20, d'une part, l'achèvement de la déviation de Lothiers et la mise à deux fois deux voies du tronçon Lothiers—Maisons-Neuves, d'autre part, pour la déviation d'Argenton-sur-Creuse, l'achat des terrains nécessaires à l'assiette de la route nouvelle et la mise en œuvre des premiers ouvrages d'art. Enfin, les études sont en cours pour la déviation de Vatan.

Il serait difficilement admissible que la poursuite de ces travaux fût interrompue par la « pause » à laquelle je faisais allusion au début de mon propos.

Je ne peux pas, monsieur le ministre d'Etat, passer sous silence les besoins de travaux urgents sur les deux routes transversales de notre département que sont la R. N. 151 et la R. N. 143.

Toutes les deux supportent une circulation intense de poids lourds et sont devenues trop étroites pour ce trafic, ce qui a pour conséquence de nombreux et très graves accidents de la route.

Je conclurai par un examen rapide de ce qui constitue la subvention compensatrice de la prise en charge par les départements de la voirie nationale transférée.

Pour 1982, cette subvention est fixée à 572 millions de francs et exprime une progression d'un peu plus de 13 p. 100, inférieure, donc, à l'inflation, mais encore plus faible par rapport à l'augmentation du coût des travaux routiers.

En 1972, année du transfert aux départements, la subvention était fixée à 300 millions de francs. La progression depuis cette date est donc de 90 p. 100, mais, dans le même temps, le coût des travaux routiers a progressé de plus de 150 p. 100. Je regrette de constater, cette année encore, que l'écart se creuse.

L'évolution de cette subvention peut constituer une inquiétante illustration de l'avenir qui risque d'être réservé aux transferts de charges aux collectivités locales par rapport aux transferts de crédits correspondants.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les quelques réflexions que je voulais faire sur le budget que vous nous présentez, et je serai très attentif aux réponses que vous voudrez bien apporter aux questions que je vous ai posées.

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

M. Daniel Hoeffel. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, mon intervention abordera exclusivement les divers aspects de la politique des transports qui concernent l'Alsace, une région qui a toujours eu une importante vocation d'échanges, qui a toujours été un carrefour de voies de communication.

En effet, le grand axe Nord—Sud entre l'Europe du Nord-Ouest, d'une part, et la Suisse et l'Italie du Nord, d'autre part, passe naturellement par le couloir rhénan et plus particulièrement par la plaine d'Alsace. Cet axe est cependant de plus en plus concurrencé, en particulier par l'axe Rhin—Main—Danube, qui risque, si nous n'y prenons garde, de déplacer le centre de gravité de l'Europe occidentale vers l'Est, et donc de priver la France rhénane des atouts dont elle dispose.

Notre pays peut l'éviter s'il poursuit l'effort engagé pour l'amélioration et le développement des liaisons routières, ferroviaires, aériennes et fluviales en Alsace même, et entre l'Alsace et les régions environnantes.

Sur le plan routier, l'action déjà engagée concerne la réalisation de l'axe routier Nord—Sud, tantôt à quatre voies, tantôt autoroutier, depuis la frontière avec le Palatinat au nord jusqu'à Belfort, d'une part, et Bâle, d'autre part, au sud. Il est indispensable que le rythme de réalisation de cet axe ne fléchisse pas afin d'éviter que, dans le couloir rhénan, l'impulsion économique liée à l'existence d'un grand axe routier ne se situe qu'à l'est du Rhin.

Il convient, par ailleurs, de veiller à la réalisation des trois transversales reliant les Vosges au Rhin : par la vallée de la Bruche grâce au raccordement de la voie express de la vallée de la Bruche à la pénétrante Sud de Strasbourg ; par l'axe Epinal—Sélestat grâce à l'aménagement de la R. N. 59, et par le col de Bussang avec la déviation de Thann.

Je voudrais enfin appeler l'attention sur la nécessité de poursuivre les opérations de voirie rapide urbaine intéressant la communauté urbaine de Strasbourg, afin, d'une part, de remédier aux graves difficultés de circulation et aux nuisances que connaît cette agglomération et, d'autre part, de préserver par le raccordement au réseau autoroutier allemand, sa vocation de carrefour. Il s'agit principalement, dans l'immédiat, de la pénétrante Ouest et de la voie de contournement Sud et, ultérieurement, de la rocade Sud qui doit donner accès au futur pont sur le Rhin, dont la construction ne tardera pas à s'imposer.

Cela pose nécessairement le problème du financement. Je n'ai pas le droit de minimiser les contraintes financières du ministère des transports, mais je serais heureux de savoir quelles sont les règles de financement prévues pour 1982, étant entendu que ce financement était assuré jusqu'à présent par l'Etat à raison de 100 p. 100 pour les travaux en rase campagne et de 55 p. 100 en milieu urbain. Il est évident qu'une modification de ces proportions entraînerait un surcroît de charges pour les collectivités locales à un moment particulièrement inopportun.

Sur le plan ferroviaire, l'Alsace doit également tenir sa place et elle est fortement concurrencée. Je tiens à souligner l'intérêt des améliorations apportées à la desserte ferroviaire entre Mulhouse et Strasbourg, mais je pense que l'objectif doit être une desserte réellement cadencée, à l'instar de ce qui se passe de l'autre côté du Rhin entre Bâle et Mannheim, sur un tronçon qui supporte un trafic international au moins aussi important.

Par ailleurs, le Gouvernement ayant annoncé son intention de mettre à l'étude la création de nouvelles lignes de T. G. V. vers le Nord et l'Ouest, il m'apparaît tout à fait naturel d'étudier également la possibilité de réaliser de telles liaisons vers l'Est et aussi sur le tracé Bruxelles-Strasbourg-Zurich.

Sur le plan aérien, je n'évoquerai, en dehors de la nécessaire desserte ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et de l'indispensable liaison routière rapide vers l'aéroport de Strasbourg, que la desserte aérienne internationale de cette ville.

Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat, des orientations arrêtées lors d'une récente réunion interministérielle, qui confirment les principes du contrat triennal entre l'Etat, la ville de

Strasbourg et le département du Bas-Rhin. C'est un problème fondamental pour une ville qui est le siège et du Conseil de l'Europe et du Parlement européen, et qui doit être confortée à cet égard.

Les collectivités locales de notre région consentent un effort important, mais il est indispensable que l'Etat poursuive, voire intensifie, le sien. La capacité de Strasbourg à assumer sa vocation européenne en dépend et il serait dommage pour la France que Strasbourg ne puisse tenir sa place.

La voie fluviale est le dernier aspect, et non des moindres. Le développement économique de l'Alsace était lié hier et est lié aujourd'hui en partie à l'impulsion donnée par le Rhin et il est souhaitable que l'esprit des actes et des accords qui régissent la navigation rhénane, en particulier pour le régime douanier et fiscal des carburants, soit respecté par tous les riverains.

Le développement de l'Alsace connaîtra demain, j'en suis persuadé, une nouvelle impulsion, notamment par la réalisation de la liaison Rhin-Rhône, et je voudrais, à ce propos, souhaiter qu'elle puisse être concrétisée. Je ne minimise nullement les contraintes qu'elle comporte. Mais je constate que, chaque fois qu'une voie d'eau a été ouverte à la navigation, dans quelque pays que ce soit, elle a entraîné un essor économique. Je constate aussi que la liaison Rhin-Main-Danube progresse. Ne laissons pas cet axe devenir demain la seule grande voie Nord-Sud de l'Europe occidentale.

A la croisée des chemins depuis des siècles, l'Alsace souhaite rester, au cœur de l'Europe, un carrefour et un pôle de rayonnement. Les quatre modes de transport peuvent largement y contribuer. Nous nous sommes efforcés hier d'y veiller. Nous comptons aujourd'hui sur vous, monsieur le ministre d'Etat, pour poursuivre cet effort indispensable. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

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

M. Pierre Sallenave. Monsieur le ministre d'Etat, mon intervention dans la discussion consacrée à l'examen des crédits prévus dans votre budget pour les transports terrestres a pour principal objet d'évoquer devant vous les vicissitudes de la ligne transpyrénéenne de Pau à Saragosse, improprement appelée trop souvent « ligne Pau—Canfranc », comme s'il s'agissait d'une banale liaison secondaire.

Je sais, pour avoir lu des déclarations faites dans notre presse régionale, tant par des responsables de syndicats de cheminots que par des dirigeants locaux du parti que vous représentez au Gouvernement, que vous êtes déjà informé des éléments de ce dossier dont je me bornerai à rappeler l'essentiel.

Lorsque la S. N. C. F. a dressé, en 1969, une première liste des lignes à faible trafic susceptibles d'être fermées, elle n'y a pas mentionné celle de Pau à Saragosse, soit qu'elle ait alors pris en considération les 100 000 tonnes annuellement transportées dans le seul sens France—Espagne, soit qu'elle se soit souvenue que cette ligne était régie, pour son fonctionnement, par une convention internationale conclue en 1928 entre les deux pays.

Mais, le 27 mars 1970, un accident, dont elle portait la responsabilité, entraîna la rupture d'un pont et interrompit la circulation ferroviaire en amont de la gare de Bedous. Pas un instant, la S. N. C. F. n'envisagea la reconstruction de cet ouvrage, cependant modeste en comparaison de l'envergure exceptionnelle de nombreux autres sur cet itinéraire, et, l'année suivante, Bedous—Canfranc apparut sur la deuxième liste noire d'arrêts d'exploitation.

Les parlementaires, les élus municipaux, des habitants constitués en comité de défense, des syndicats, des habitations politiques, le conseil général des Pyrénées-Atlantiques, le conseil régional d'Aquitaine, l'université et la chambre de commerce de Pau, la conférence des compagnies consulaires du Sud-Ouest pour les relations économiques avec l'Espagne se sont prononcés avec fermeté pour le maintien de ce transpyrénéen. Des réunions ont été organisées avec nos voisins espagnols, à Madrid, à Paris, à Saragosse, à Pau, à Jaca, pour affirmer ce même souci de rétablir cette liaison internationale.

Face à cette détermination, la S. N. C. F. n'a pas cessé de confirmer son refus, en invoquant, successivement ou simultanément, l'insuffisance du trafic antérieur, l'inévitable augmentation du déficit dans le cas d'un éventuel accroissement des tonnages, la sévérité du profil de l'itinéraire, l'inadaptation du matériel en place, etc.

Pendant les dix années écoulées, le Gouvernement a admis la position de la S. N. C. F., au nom du principe de son autonomie de gestion, que le contrat d'entreprise, signé voilà deux

ans, est venu conforter. Un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre d'Etat, en sa qualité de tuteur de la S. N. C. F., a émis sur le rétablissement de cette ligne Pau—Saragosse un avis défavorable, qui a été versé au dossier de notre ministre des affaires étrangères en négociation à ce sujet avec son homologue espagnol.

Les choses en étaient là lors de la naissance de l'actuel gouvernement. Depuis six mois donc, vous êtes en charge de la plus haute responsabilité dans le domaine des transports. Il n'entre absolument pas dans mon propos de formuler à votre égard le moindre grief, même si aucun signe précurseur de la réouverture de cette ligne ne s'est encore manifesté, même si, récemment, une mesure restrictive est intervenue pour la desserte du tronçon aval Oloron—Pau et si l'on parle de l'aliénation récente de certains équipements primordiaux telles des gares. Il y a, je le sais, dans ce cas particulier, le poids des orientations antérieures.

C'est pourquoi, aujourd'hui, je veux seulement vous interroger sur vos intentions pour un avenir à court et à moyen terme. Je crois être fondé à le faire en toute objectivité, puisque, dans cette affaire, depuis onze ans, mon opinion n'a jamais varié et que je l'ai déjà exprimée sans ambiguïté, par trois fois, à cette tribune.

Dans votre lettre n° 2, publiée le 2 septembre, je lis, à la rubrique « Politique des transports » : « Pour la S. N. C. F., abandon de la politique ancienne de fermeture des lignes omnibus et examen avec les élus, région par région, des solutions les mieux adaptées aux besoins. »

Puis, par la lettre n° 6 en date du 4 novembre, j'apprends que parmi quatre lignes dont la réouverture est envisagée figure celle d'Ax-les-Thermes à Latour-de-Carol, qui est, elle aussi, transpyrénéenne et qui, comme celle de Canfranc, présente, sur une même distance d'une vingtaine de kilomètres, un profil de pente à peu près équivalent : 41 millimètres par mètre au lieu de 43.

Ces informations et cette décision sont encourageantes et nous autorisent à penser qu'il existe un réel espoir de voir la ligne Pau—Saragosse reprendre vie.

Le strict respect d'engagements souscrits conjointement avec l'Espagne, et que nous n'avons jamais osé dénoncer, comme l'article 48 de la convention du 18 juillet 1928 nous en donnait la faculté sous condition d'un préavis d'un an, nous fait obligation de reconstituer l'intégrité matérielle du transpyrénéen. Mais il est évident que cette démarche perdrait une grande partie de sa signification si elle n'était assortie d'une recherche concertée par la France et l'Espagne de solutions adaptées aux différents problèmes posés : modernisation des moyens d'exploitation, horaires incitatifs pour les voyageurs, augmentation des tonnages de marchandises, équilibre des échanges, prise en charge de l'éventuel déficit, autant d'éléments dont nous savons qu'ils ne sont pas d'une difficulté insurmontable, car, dans bien des cas que je pourrais citer, ils ont été heureusement satisfaits dès lors qu'il existait une volonté de les résoudre.

C'est l'affirmation de cette volonté politique qu'aujourd'hui je souhaiterais entendre de vous, monsieur le ministre.

J'achèverai mon propos par la brève évocation d'une autre liaison d'importance vitale pour mon département des Pyrénées-Atlantiques, au point qu'il y va même de son unité, je veux parler de celle, actuellement déplorable à tous égards, entre le chef-lieu Pau et la deuxième ville, siège de la principale sous-préfecture, Bayonne.

Les relations ferroviaires, dans l'ensemble, ne sont pas favorables, en ce qui concerne aussi bien les horaires que la durée du déplacement, et ce n'est pas un transfert partiel sur autobus qui a apporté à cette situation une quelconque amélioration.

L'usager doit donc emprunter plutôt la route ; mais, sur 106 kilomètres de trajet, la route nationale 117 en parcourt quarante dans le département des Landes, sur une chaussée à deux voies seulement, où côtes et virages imposent, par des lignes axiales continues, une interdiction quasi permanente de dépassement. Il en résulte un désespérant ralentissement de la circulation, très préjudiciable à notre vie administrative et à notre économie.

Dans le même temps, la réalisation de l'autoroute A 64 n'avance pas conformément aux échéances qui avaient été indiquées. Dans le secteur béarnais, où l'assiette est entièrement fixée, un tronçon, déjà ouvert, ne couvre qu'une quinzaine de kilomètres.

Mais notre inquiétude est accrue par le véritable blocage du projet dans sa portion Peyrehorade—Bayonne, sans laquelle il n'existera ni liaison rapide entre Pays basque et Béarn, ni

articulation valable sur l'autoroute A 63, intégrée dans l'itinéraire Paris—Espagne par Hendaye. Il convient que soit arbitré au plus tôt le différend qui oppose, sur le choix du parcours, les représentants des Landes à ceux des Pyrénées-Atlantiques et que nous sachions enfin quand et comment sera réalisée l'autoroute A 64 dans sa partie la plus occidentale.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les deux préoccupations dominantes que m'inspire l'examen du budget de votre ministère. Je vous sais gré par avance des réponses — et des apaisements, je l'espère — que vous voudrez bien y apporter. (Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le ministre d'Etat, monsieur le président, mes chers collègues, je dispose de trop peu de temps pour traiter à fond l'ensemble des problèmes de l'aéronautique. Heureusement que l'occasion m'a été donnée, grâce à des questions orales, d'évoquer le développement de l'industrie aéronautique civile et les aspirations des travailleurs.

Je le regrette d'autant plus que le Sénat a perdu beaucoup de temps en débats dilatoires pour l'élaboration des lois que notre pays attend.

Nous le savons, l'héritage, dans le domaine de l'aéronautique civile, est lourd, très lourd. Il a fallu d'incessantes batailles pour que les ailes françaises soient encore présentes partout dans le monde.

Les travailleurs y ont pris une part importante. Ils l'ont fait avec l'esprit de responsabilité qui caractérise leurs luttes.

Pendant des années, l'ancien pouvoir s'est refusé à la concertation. Votre arrivée au ministère des transports a changé profondément les relations entre les syndicats et les pouvoirs publics ; les travailleurs ont constaté avec satisfaction que s'était ouvert un dialogue réel, non seulement sur leurs revendications, mais aussi sur la place de l'aéronautique dans la vie nationale.

C'est pourquoi je ne peux m'associer aux méthodes employées par des éléments irresponsables, telles que la dégradation des locaux du comité d'entreprise d'Air France, l'occupation des pistes et le blocage des avions à Orly et Roissy.

Nous considérons comme un fait positif que les crédits de paiement pour l'aviation civile inscrits dans votre budget augmentent de 30 p. 100 et les augmentations de programme, titres V et VI, de 49 p. 100. C'est là un des signes importants du changement et de l'intérêt que porte le Gouvernement au développement de l'industrie aéronautique civile et à la création d'emplois de haute technicité.

Ainsi s'ouvrent de bonnes perspectives pour faire de l'Airbus une véritable famille, le lancement de l'A 320 en étant une illustration concrète ; de même, l'accord passé pour le lancement de l'ATR 42. Ces nouvelles fabrications assurent l'emploi des ouvriers et techniciens de l'aéronautique et la place de notre industrie sur le plan international avec, comme il l'a été de nombreuses fois démontré, d'importantes retombées technologiques sur l'ensemble de l'industrie française.

Je voudrais toutefois attirer votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur l'importance d'équiper l'A 320 du moteur C. F. M. 56-2000. Le syndicat G. G. T. de la S. N. E. C. M. A. a mis l'accent sur l'atout majeur que représentent aujourd'hui pour cette entreprise le C.F.M. 56 comme moteur civil et son développement en plusieurs types.

J'insisterai donc seulement sur le fait que le C.F.M. 56-2000 de onze tonnes de poussée et plus devrait être certifié en 1986 pour le A 320. La question de la motorisation de l'A 320 demande à être résolue d'urgence. L'équipement de cet avion conçu et fabriqué en France et en Europe permettrait un meilleur équilibre de la coopération S. N. E. C. M. A. - General Electric, coopération qui peut être élargie à d'autres motoristes tout en préservant les intérêts de l'entreprise nationale.

La ventilation des crédits pour les différents types du C.F.M. 56 est, à mes yeux, importante ; je vous serais reconnaissant, monsieur le ministre d'Etat, de bien vouloir nous l'indiquer. Les travailleurs de la S. N. E. C. M. A. attendent des indications à ce sujet ; ils souhaitent connaître le plus exactement possible le montant des crédits affectés aux études qui permettront d'assurer le succès du C.F.M. 56-2000.

Les lancements et la fabrication des avions et des moteurs posent avec force les questions de coopération ; dans le respect des intérêts réciproques, ces idées progressent et reçoivent de votre part un appui précieux.

Mais nous savons bien qu'il s'agit d'une bataille difficile. Les grandes entreprises et les grandes banques américaines ne voient pas d'un œil favorable s'installer des concurrents redoutables.

Notre pays se trouve pourtant bien placé pour contribuer au développement du transport aérien et à la fabrication des avions. Cela est d'autant plus important que, dans le cadre de l'amélioration des conditions de vie et de travail de la population française, les citoyens de notre pays auront normalement à utiliser plus fréquemment, et pour des déplacements toujours plus lointains, ce moyen moderne qu'est l'avion.

Vous avez, monsieur le ministre d'Etat, développé cette question lors de votre discours à la trente-septième assemblée générale annuelle de l'I. A. T. A.

Nous souhaitons une action importante contre l'emprise des grandes compagnies, et notamment des compagnies américaines, qui visent au dérèglement des tarifications, leur puissance les amenant à s'attaquer aux transports nationaux afin de se mettre en position de monopole, d'imposer leur prix et de briser, en fait, la concurrence.

Monsieur le ministre d'Etat, je voudrais noter avec satisfaction les moyens nouveaux que vous accordez pour la modernisation et l'efficacité du contrôle aérien.

J'ai eu récemment l'occasion de visiter avec Mme Hélène Luc, présidente de notre groupe, les centres de contrôle de Thiais et d'Orly. Nous avons pu nous rendre compte sur place du haut degré de technicité et des nécessités existantes dans ce domaine.

Votre budget amorce, avec esprit de responsabilité et de concertation, dans ce domaine aussi, le changement espéré par les professionnels.

Je ne dispose pas aujourd'hui du temps nécessaire pour traiter de l'aviation légère et sportive ; je pense pouvoir le faire à l'occasion d'une question orale.

Permettez-moi toutefois, monsieur le ministre d'Etat, de souhaiter que cette branche importante de notre industrie reçoive toute l'aide nécessaire à son activité et à son développement. Des milliers de jeunes en particulier souhaiteraient pratiquer les sports aériens. Cette activité, en se développant, perdrait le caractère élitiste qui est malheureusement actuellement le sien.

Telles sont les quelques observations rapides que je voulais faire sur le budget de l'aviation civile, qui, comme je le disais au début de mon intervention, doit permettre un essor important d'une branche tout à fait stratégique pour notre industrie nationale. C'est pourquoi le groupe communiste votera le budget de l'aviation civile qui nous est proposé. *(Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)*

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

M. Louis Longequeue. Monsieur le ministre d'Etat, je sais qu'à l'Assemblée nationale votre attention a déjà été attirée sur les problèmes routiers du Massif central. Je souhaite souligner, aujourd'hui, l'un des aspects les plus préoccupants de la situation actuelle afin que puissent être arrêtées, avant qu'il ne soit trop tard, les décisions nécessaires : il s'agit de l'isolement de la région du Limousin, plus particulièrement encore de l'avenir de l'axe routier constitué par la route nationale 20.

Lors de son récent voyage dans notre région, M. le Premier ministre a bien voulu souligner que le Gouvernement retenait comme l'une des priorités de sa politique des routes la mise à deux fois deux voies de la R. N. 20 entre Vierzon et la frontière espagnole. Vous avez vous-même annoncé la poursuite des travaux engagés sur les déviations de Limoges et de Brive, ainsi que la réalisation de quelques créneaux en rase campagne.

Je crains, monsieur le ministre d'Etat, que ces améliorations, certes non négligeables, ne soient pas à la mesure du problème en raison du retard accumulé. En effet, les gouvernements précédents ont ignoré pendant trop longtemps les demandes pressantes qui leur étaient présentées par les élus des régions concernées, pour qu'une solution puisse être aujourd'hui trouvée en ce qui concerne les procédures engagées, qu'il s'agisse du plan Massif central ou des dispositions du plan du grand Sud-Ouest.

La transformation de la R. N. 20 en un axe routier moderne a pris plus de vingt ans de retard. Et, pour essayer de le combler, il faut des mesures radicalement novatrices. Il y va de l'avenir économique et social de toute la partie Centre-Ouest de la France, qui, sur toutes les cartes — mêmes celles que vos services ont établies concernant les liaisons rapides réalisées ou projetées — constitue un grand vide : à l'Ouest, l'autoroute A 10, mise en service au mois de juillet dernier en totalité ; à

l'Est l'autoroute A 71 et son prolongement par une nationale 9 à deux fois deux voies dont les travaux d'aménagement sont déjà largement engagés ; au centre rien, ou presque.

Même si, désormais, une priorité est accordée à la R. N. 20, vous savez comme moi qu'en fonction des crédits qui pourront dans la meilleure hypothèse, y être affectés le projet de mise à deux fois deux voies ne pourra être achevé sur toute la longueur de cette liaison avant vingt-cinq ans. Il sera alors trop tard, car le mal sera fait, c'est-à-dire que le détournement du trafic routier par l'Est et l'Ouest aura contribué, de façon décisive, à l'affaiblissement économique et à la régression des régions desservies par la R. N. 20.

Le Limousin sera, à cette époque, c'est-à-dire dans vingt-cinq ans, si rien n'est fait, privé d'hommes. Il restera peut-être du minerai d'uranium, mais il sera temps de transformer cette région en parc naturel et d'employer quelques gardiens.

Dans ces conditions, et puisque vous avez annoncé, monsieur le ministre, un réexamen du programme autoroutier, je suis convaincu que la seule issue est de doubler la R. N. 20, du moins sur une partie de son parcours, par une autoroute, même si celle-ci doit comporter un péage. Si l'on examine les comptages, on constate que le tronçon Vierzon—Limoges, soit environ 200 kilomètres, est de loin le plus fréquenté.

Or, adjoindre au programme autoroutier actuel un tronçon de 200 kilomètres ne représenterait guère qu'un supplément de moins de 3 p. 100. J'ajoute qu'il ne s'agirait pas d'un projet dépourvu actuellement de toute base technique, puisque la liaison autoroutière Vierzon—Châteauroux avait déjà fait l'objet d'un avant-projet sommaire dès 1973.

Cette formule présenterait, en outre, l'intérêt de pouvoir concentrer les crédits routiers sur les travaux à réaliser sur la route nationale 20 au sud de Limoges, notamment sur le tronçon Brive—Cahors.

Ainsi le versant Ouest du Massif central serait desservi dans des conditions analogues au versant est — une autoroute Vierzon—Clermont-Ferrand et une autoroute Vierzon—Limoges prolongées l'une et l'autre par une route nationale express à deux fois deux voies, la route nationale 9 à l'Est et la route nationale 20 à l'Ouest.

Cet équilibre traduirait clairement la volonté du Gouvernement de réaliser un aménagement du territoire plus harmonieux que celui qui a été engagé par son prédécesseur.

En outre, le Limousin ne serait plus la seule région de France et Limoges la seule ville de plus de 100 000 habitants à ne pas avoir accès au réseau autoroutier national.

Je souhaite vivement, monsieur le ministre d'Etat, que vous acceptiez d'examiner cette suggestion et qu'une concertation s'engage sur ce sujet entre toutes les parties intéressées.

Je termine mon propos en vous assurant que la région du Limousin est disposée à prendre, pour ce qui la concerne et en accord avec l'Etat, les responsabilités, notamment financières, qui lui incombent. Elle est susceptible, à ce titre, de participer à la réalisation des travaux d'aménagement qui s'imposent, aussi bien sur la R. N. 21 que sur la R. N. 147.

Elle demande que soit également poursuivi l'effort entrepris sur les liaisons transversales, qu'il s'agisse de la route Centre-Europe—Atlantique, chère à votre collègue, M. Chandernagor, par Montluçon et Guéret vers La Rochelle ou de la route nationale 89 de Clermont-Ferrand à Bordeaux. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)*

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

M. Jean Colin. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, dans le laps de temps qui m'est imparti, je voudrais faire quelques observations qui traduisent un certain nombre d'inquiétudes sur plusieurs points.

Les crédits du F.S.I.R. — fonds spécial d'investissement routier — c'est ma première incertitude, se caractérisent par une stagnation des autorisations de programme et par un recul significatif des crédits de paiement. Ce budget présente une faiblesse incontestable.

Quand on sait que les crédits globaux concernant les routes nationales du département de l'Essonne seront limités en 1982 à la somme infime de 5 millions de francs tirés péniblement d'une enveloppe régionale très largement insuffisante, je redoute les conséquences de telles restrictions sur l'ensemble de notre réseau routier. Cette remarque vaut même si l'on tient compte de la majoration de l'enveloppe globale.

Un problème n'a pas du tout été réglé : celui des accès Sud de Paris par les autoroutes A 6 et B 6. Tous les matins, je vous l'ai déjà dit à l'occasion de la discussion d'une question orale voilà quelque temps, les accès de Paris sont bloqués pendant un certain temps sous l'appellation poétique, mais aux conséquences fort contraignantes, de « Matin Ile-de-France ».

Outre les encombrements qui n'ont pas été diminués, cette expérience a, ce matin encore, malgré des circonstances atmosphériques favorables, entraîné des bouchons entre huit et neuf heures sur quinze kilomètres. On impose aux banlieusards qui se rendent à leur travail une sujétion supplémentaire sans pour autant améliorer la fluidité de la circulation sur ces axes essentiels qui mènent à Paris.

Nous sommes en présence d'une anomalie. Aussi je souhaiterais vivement que ce problème soit de nouveau examiné. La solution qui a été proposée conduit à éluder le véritable problème. Si elle a peut-être permis à l'administration de se faire plaisir, elle ne le règle pas pour autant.

J'en viens à une observation budgétaire. Les crédits du chapitre 45-47 du titre IV relatifs aux voies navigables et aux ports fluviaux sont en diminution. La majoration brute, qui est de l'ordre de 8 p. 100, est très inférieure au taux de l'inflation ; c'est tout à fait anormal.

L'aviation civile paraît mieux traitée et l'on comprend, dans une certaine mesure, la majoration des subventions accordées à Air France et Air Inter, puisqu'il s'agit, dans le premier cas tout au moins, de la mise à jour des accords qui concernent le Concorde et l'avion Mercure. En revanche, je m'interroge sur le doublement pur et simple des subventions d'exploitation aux aéroports. Je souhaiterais avoir des explications sur ce point, qui concerne le chapitre 45-26.

En ce qui concerne les aéroports, se pose le problème du transfert, proche maintenant, d'un certain nombre de compagnies aériennes d'Orly à Roissy ; je sais bien que la décision a été prise depuis un certain temps et que les mesures qui vont intervenir ne sont que l'application de celle-ci.

Il n'empêche que ce transfert va s'effectuer dans des conditions relativement brutales et qu'il risque d'entraîner des conséquences redoutables sur le plan économique pour le département que je représente.

On peut considérer, en effet, que 700 emplois environ seront supprimés. De plus, il faut aussi tenir compte des emplois induits issus souvent de la sous-traitance, qui concernent l'entretien des pistes ou le maniement des bagages. A cela, s'ajoute le transfert à Roissy de 50 p. 100 environ du fret traité à Orly.

On peut même redouter que certaines compagnies aériennes ne procèdent à une compression des effectifs, ce qui, par là même, diminuerait le nombre d'emplois dans ce secteur.

Certes, des compensations sont annoncées. Les créations d'emplois seront doublées à Roissy. Mais l'aéroport de Roissy, dans sa partie nouvellement créée, tout au moins, est totalement démunie d'équipements sociaux. Une certaine émotion règne parmi le personnel concerné dont les conditions de travail seront bouleversées. Leur inquiétude est légitime.

C'est pourquoi il aurait été souhaitable de prévoir un échelonnement bien étudié dans le temps des opérations de transfert, échelonnement qui aurait donné à celles-ci un caractère plus social et plus humain. Ce que je regrette, c'est la rapidité de ces opérations de transfert et les ennuis qui vont en découler pour toute une catégorie de personnel de l'aéroport d'Orly.

En contrepartie, bien sûr — et je suis bien placé pour le savoir — les riverains d'Orly seront moins gênés par le voisinage de l'aéroport. C'est une vue de l'esprit, car le trafic d'ensemble d'Orly n'en sera pas pour autant modifié. La conséquence immédiate, c'est que Orly deviendra la plate-forme essentielle pour tous les charters qui n'assureront pas des liaisons régulières, avions anciens et bruyants.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les remarques que j'ai jugé nécessaire de vous présenter à l'occasion de la discussion de votre budget. Je souhaite très vivement que vous puissiez, sur chacun des points que j'ai soulevés très sommairement, m'apporter les apaisements qui me satisferont.

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'examen objectif du projet de budget de l'aviation civile pour 1982, qui est soumis aujourd'hui à la critique et au vote du Sénat, nous permet d'affirmer qu'il n'est pas seulement un budget de transition.

Ce budget aura d'importantes répercussions pour notre industrie aéronautique, notamment pour sa crédibilité, et ce alors que, depuis de nombreux mois, les compagnies de transport aérien connaissent de graves difficultés.

Les inscriptions en autorisations de programme et en crédits de paiement permettront le développement des programmes des A 300 et A 310, la poursuite du projet de l'A 320 et du programme de moteur à partir du CFM 56 pour équiper le nouveau court-courrier dont le développement doit être parallèle à la poursuite de l'A 320.

De telles décisions marquent la cohérence gouvernementale pour le développement de la famille Airbus et de la construction aéronautique en général. Cette nouvelle politique vient à son heure.

En effet, nous constatons que le Gouvernement apporte un important soutien à notre construction aéronautique au moment où le transport aéronautique international connaît de graves difficultés, au moment où le directeur de l'International air transport association — I. A. T. A. — prévoit pour 1981 « une année aussi mauvaise qu'en 1980 », au moment où le transport aérien est malade non seulement du renchérissement de ses coûts, mais aussi de la politique des transporteurs américains et de leur administration de tutelle qui tend à éliminer les compagnies non américaines par l'anarchie tarifaire sur les lignes transcontinentales des U. S. A. et sur l'Atlantique nord.

Il importe que la conférence du trafic aérien qui doit avoir lieu au début de ce mois impose un accord sur une formule de concurrence pour mettre fin à des pratiques inacceptables qui perturbent le système tarifaire du trafic aérien international.

La crise actuelle, aggravée par la politique américaine, aura des répercussions sur la vente de nouveaux appareils européens.

Nous sommes en droit de penser, compte tenu de l'exemple de Concorde lors de son entrée sur le territoire des U. S. A., que l'anarchie tarifaire dirigée contre les compagnies de transport aérien concurrentes de celles des U. S. A. les obligent, en raison des difficultés financières qu'elles connaissent, à retarder l'achat et la commercialisation des appareils européens susceptibles de remplacer certains avions américains encore en service. C'est ainsi qu'indirectement notre industrie est victime de cette anarchie tarifaire voulue pour servir uniquement les intérêts américains.

Malgré ce désordre international, 500 Airbus sont commercialisés et quarante-deux compagnies sont actuellement clientes d'Airbus-Industrie.

A ce point de mon intervention, me remémorant le débat sur les nationalisations que nous avons entendu au Sénat et au cours duquel maintes critiques ont été faites contre certaines productions des entreprises nationalisées, je voudrais rappeler que l'avion Airbus a été conçu par le bureau d'études de l'Aérospatiale, construit en partie et assemblée par cette entreprise nationale ; qu'il s'agit de la plus importante production de l'aviation civile qu'ait connue notre pays et qu'en dehors des énormes charges de travail que sa construction entraîne, sur cinq ans la fabrication de ce modèle a créé, en France, un marché de 1 milliard de francs de machines-outils.

Il m'est apparu indispensable d'informer la Haute Assemblée de ces remarquables résultats qui apportent la preuve indéniable que les entreprises nationalisées peuvent aussi affronter avec efficacité la concurrence internationale.

Notons, pour l'Aérospatiale, que l'Airbus A 310 volera en mai 1982 et l'Airbus A 300-600 à la mi-1983. C'est dire les possibilités dont dispose, pour sa participation à ces fabricants, cette entreprise nationalisée, possibilités qui répondent mieux qu'aucun autre discours aux critiques récentes sur les nationalisations.

Au cours d'un récent débat, j'avais marqué, monsieur le ministre d'Etat, l'urgence du développement de la famille Airbus par le lancement de l'A 320, notamment pour améliorer la stabilité de l'emploi. Dans vos propos de ce matin, vous avez répondu par avance à nos interrogations. Il en est de même pour les questions que nous voulions poser sur la mise au point du CFM 56 2000 destiné à l'A 320 et permettant d'assurer éventuellement le démarrage de la construction de cet appareil.

Monsieur le ministre d'Etat, c'est avec une vive satisfaction que nous avons appris le lancement de l'ATR 42 sur lequel nous avions attiré votre attention. L'accord avec l'Italie était essentiel, il est réalisé. Néanmoins, cette décision assure une certaine autorité à l'Aérospatiale. La preuve est faite que cette entreprise nationalisée est capable de prendre en charge toute la chaîne, de la conception de l'appareil à sa commercialisation, en passant par son développement.

Le créneau commercial est réel. Il permet, pour les prochaines années, d'espérer un marché de 1 000 appareils, marché qui pourrait atteindre 3 700 unités au cours des quinze prochaines années. D'ici à 1988, ce programme utilisera 4 300 personnes dont 800 pour Toulouse, ce qui représente une participation non négligeable à la lutte pour l'emploi.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, dans le peu de temps qui m'était imparti, les brèves observations que le groupe socialiste m'avait chargé de présenter. Il votera vos propositions budgétaires, car elles représentent, en matière de construction aéronautique, l'amorce d'une nouvelle politique qui nous laisse espérer que notre industrie, d'abord, et l'industrie européenne, ensuite, pourront s'opposer avec succès aux tentatives de domination et d'hégémonie de l'industrie américaine. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes et sur les travées des radicaux de gauche.*)

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

M. Roger Boileau. J'avais l'intention, monsieur le ministre, de faire quelques commentaires sur l'ensemble du budget, mais étant donné le peu de minutes qui me sont imparties, j'aborderai tout de suite des préoccupations beaucoup plus locales.

Dans le domaine des transports terrestres, il convient de souligner que le budget des routes paraît relativement intéressant puisqu'il augmente en francs courants; en revanche il n'augmente pas toujours en francs constants.

Mais ce qui m'inquiète surtout, ce sont vos commentaires de ce matin, quand vous avez envisagé vos projets à plus ou moins longue échéance. Vous n'avez pas fait état, en effet, de certaines préoccupations qui sont les nôtres, ni de projets que la Lorraine réclame depuis longtemps. Je voudrais donc tout de suite mettre l'accent sur les retards successifs et de plus en plus importants apportés à la réalisation à quatre voies de la nationale 4, malgré des engagements formels.

Je ne reviens pas sur l'intérêt technique de cette liaison, sur l'évidence géographique de son tracé et, surtout, sur le fait que l'état actuel de cette route provoque chaque année des accidents de plus en plus nombreux et de plus en plus graves. C'est certainement l'une des routes les plus meurtrières de France.

L'autoroute de l'Est a été une grave erreur. Malgré les incessantes interventions et les multiples mises en garde des élus locaux et départementaux, un tracé aberrant a été retenu et ce qui devait arriver est arrivé: après plusieurs années d'exploitation, le bilan financier de cette autoroute est actuellement catastrophique.

Le tracé de cette autoroute a finalement résulté d'une décision politique et a été établi sans tenir compte des nécessités économiques de la Lorraine dans son ensemble.

Si, finalement, dans un souci de bonne collaboration et par solidarité, nous avons accepté, avec les réserves que l'on sait, le tracé nord, c'est parce qu'en contrepartie nous avions eu la garantie formelle du Gouvernement de voir se réaliser la route nationale 4 à deux fois deux voies.

Si nous nous sommes battus pour obtenir cette promesse, ce n'était pas pour une question de prestige local, mais parce que nous étions intimement convaincus de la valeur de nos arguments. Les faits nous ont donné raison.

Plus les années passent, plus nous sommes sensibilisés à la réalisation de cette liaison naturelle et historique Strasbourg-Nancy-Paris. Il ne s'est pas déroulé une session du conseil régional sans que ce problème soit évoqué, avec lassitude peut-être, mais avec de plus en plus d'irritation.

Ce que je voudrais obtenir — et que je n'ai jamais obtenu — c'est que l'Etat, en liaison avec la région, nous propose enfin un planning de réalisation et qu'il soit respecté. C'est dans cette optique que j'avais déposé, fin juillet, une question orale avec débat. Je n'ai pas eu de réponse, car elle n'est pas encore venue en discussion. Je vous la rappelle aujourd'hui, monsieur le ministre d'Etat, afin que nous puissions enfin avoir, sur ce problème irritant, une explication franche et définitive.

S'agissant des transports fluviaux, il convient de noter avec regret que les efforts restent modestes, notamment en matière de crédits d'entretien et d'exploitation des voies navigables puisque, malgré les promesses faites au cours des différentes campagnes électorales, l'augmentation des dotations est inférieure à la hausse prévisible des prix. Ce recul en francs constants est inquiétant, d'autant que les investissements n'augmentent que de 17,9 p. 100, ce qui est nettement inférieur à l'augmentation générale du budget et des transports et, *a fortiori*, du budget général.

Or la batellerie française traverse, depuis un certain nombre d'années, une crise due essentiellement au manque de cohésion et d'entretien du réseau des voies navigables françaises dont une grande partie date de 1880. A cela s'ajoutent la vétusté des matériels utilisés, le maintien de certaines structures sociales, des pratiques commerciales souvent désuètes et des difficultés d'adaptation de certains artisans bateliers. Toutes ces raisons font que le transport fluvial français ne représente que 6,5 p. 100 du total du transport terrestre national alors qu'il est de 50 p. 100 aux Pays-Bas, de 25 p. 100 en République fédérale d'Allemagne et de 20 p. 100 en Belgique.

A propos de liaisons fluviales, je voudrais, monsieur le ministre d'Etat, attirer tout spécialement votre attention sur un projet dont la réalisation est urgente et qui risque d'être définitivement abandonné si vous ne lui accordez pas personnellement votre intérêt. Il s'agit de la canalisation de la Meurthe à gabarit international entre Frouard et Dombasle, c'est-à-dire sur trente kilomètres.

Je me suis permis de vous écrire à ce sujet le 31 juillet 1981. Le 12 novembre, j'ai reçu une réponse de votre attaché parlementaire, M. Porcu, qui ne me satisfait pas, d'autant plus que M. Porcu — qui est à côté de vous — en tant qu'ancien député de Meurthe-et-Moselle, donc ancien conseiller régional et conseiller général depuis de nombreuses années, connaît parfaitement ce problème.

M. Porcu me fait remarquer que la déclaration d'utilité publique datant de 1973, « les gouvernements précédents n'ont manifestement jamais considéré qu'il y avait une urgence ». J'estime que ce n'est pas un bon argument, car je ne pense pas que le Gouvernement actuel ait pour seule ambition de poursuivre les opérations engagées par le précédent. Il a, au contraire, prouvé l'inverse dans beaucoup de domaines et c'est pourquoi il lui appartient de réparer un oubli, une carence qui constitue en fait, pour la Lorraine, une grave faute économique.

Pendant longtemps, la Lorraine a eu à juste titre la réputation d'être une province prospère bénéficiant d'un équilibre harmonieux entre les activités artistiques de tous genres et les activités commerciales. Or, subitement, le malheur s'est abattu sur elle avec la crise de la sidérurgie dont il est inutile, monsieur le ministre d'Etat, de vous rappeler les conséquences dramatiques.

Mais la Lorraine a une autre carte à jouer: l'industrie chimique. La vallée de la Meurthe se situe sur un bassin salin extraordinairement important. On évalue les réserves de sel à 30 000 ans. Voilà un bel exemple de richesse naturelle à exploiter! A côté des salines, une industrie chimique de pointe s'est installée, utilisant des techniques centenaires et une main-d'œuvre particulièrement valable. Pour être plus compétitive sur le plan européen et créatrice d'emplois, cette industrie a besoin d'un moyen de transport adapté et économique: la voie d'eau qui est le moyen privilégié pour le déplacement des masses lourdes et encombrantes. Vous connaissez trop la question pour qu'il soit nécessaire de donner des exemples. Nous sommes à une époque où, poussés par la nécessité, nous cherchons à économiser l'énergie et le Gouvernement nous engage de plus en plus à multiplier les efforts et les initiatives dans ce sens. J'ajoute que ce projet de canalisation de la vallée de la Meurthe n'a pas comme seul objectif le développement d'une industrie chimique qui intéresse 2 000 à 3 000 emplois. Cela serait déjà suffisant, mais il est beaucoup plus ambitieux puisqu'il conditionne l'aménagement de toute la vallée de la Meurthe. Je vous le rappelle, monsieur le ministre, dans ma correspondance. Il s'agit, en effet, de rentabiliser les travaux effectués sur la Moselle; de « mettre sur l'eau » les usines de la région de Dombasle; de développer, par la libération de terrains, certaines usines qui souhaitent étendre leurs activités; d'aménager de nombreuses dessertes routières qui sont bloquées en ce moment; d'assainir la rivière dans la traversée de l'agglomération nancéenne et, enfin, de limiter l'effet des crues dans ce secteur. La canalisation de la Meurthe à grand gabarit a été inscrite en 1971 au VI^e Plan. La déclaration d'utilité publique date du 16 novembre 1973 et a été renouvelée pour cinq ans par arrêté du 19 octobre 1978. Un de vos prédécesseurs, monsieur le ministre, m'avait d'ailleurs écrit en 1978: « L'engagement des travaux peut être envisagé dès 1980. » Nous sommes bientôt en 1982!

Monsieur le ministre d'Etat, il est urgent d'intervenir afin que la déclaration d'utilité publique ne tombe pas définitivement. Le département, le district de Nancy, la région ont pris et signé des engagements. Il suffit de rappeler que le conseil régional de Lorraine a demandé, le 1^{er} octobre 1979, à l'unanimité — toutes tendances confondues — que la canalisation de la Meurthe de Frouard à Dombasle soit engagée dans le cadre du VIII^e Plan. Il suffirait, monsieur le ministre d'Etat, que l'Etat intervienne financièrement, même modestement — en prenant, bien sûr,

des engagements pour l'avenir — pour déclencher l'intervention des collectivités locales que je viens de citer et rendre l'opération irréversible. Les établissements Solvay et d'autres ont déjà annoncé, récemment, des investissements importants. Ils le seraient beaucoup plus si la réalisation de cette antenne à grand gabarit était garantie à moyen terme. Alors, monsieur le ministre d'Etat, je pense que la défense de 2 000 à 3 000 emplois, l'aménagement et l'industrialisation de la vallée de la Meurthe, l'utilisation d'une richesse inépuisable, cela vaut bien trente kilomètres de canal ! A vous, monsieur le ministre, d'en décider.

Lors de la présentation de votre budget ce matin, vous avez déclaré que celui-ci était un budget de transition. Je veux bien l'admettre, c'est évident. C'est une raison supplémentaire pour espérer une intervention — ou plus exactement un rattrapage — dans les domaines que je viens de vous signaler.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, les observations que je tenais à formuler sur ce sujet précis, en regrettant de ne pouvoir aborder l'ensemble du budget. Celui-ci présente, sans doute, des aspects positifs mais aussi, malheureusement, des défaillances et des insuffisances que je viens de signaler. C'est pourquoi mon vote dépendra, bien entendu, des réponses que je recevrai à ces questions précises.

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

M. Bernard Parmantier. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le débat que nous devons avoir le 20 novembre dernier sur ce que j'ai appelé dans ma question orale « l'aviation populaire de notre temps » a dû être ajourné. Il n'est certes pas dans mes intentions de l'engager aujourd'hui, au cours des quelques minutes dont je dispose. Toutefois, je tiens à faire le point sur notre aviation légère, qui est en grand péril. Il est nécessaire et urgent de la sauver et d'organiser son nouvel essor.

Elle est en grand péril car, après les grandes années de la naissance de l'aviation populaire en 1936 et de sa renaissance à la Libération, époque où, dans un très ample mouvement d'enthousiasme, le vol à voile et le vol à moteur, très efficacement soutenus par les gouvernements de l'époque, connurent un développement extraordinaire, il y eut un changement de politique.

A partir des années soixante, l'Etat se désengagea progressivement, n'actualisa plus ses aides, supprima la détaxe de l'essence d'avion, laissa croître abusivement le coût des services et le nombre des taxations et ne fit rien pour atténuer les chocs pétroliers.

A partir de 1975, c'est finalement une politique incohérente d'abandon inavoué qui s'instaure, politique mise en œuvre par une bureaucratie et une réglementation paralysantes. Les résultats sont connus : augmentation considérable du prix de l'heure de vol, réduction de la fréquentation des aéro-clubs, diminution du nombre d'heures de vol, chute des achats de matériel, vieillissement du parc, baisse de la production, faillite des constructeurs et, en juin dernier, dépôt de bilan de l'un des derniers survivants.

Il faut sauver l'aviation légère, car elle constitue un ensemble d'activités qui ont pleinement leur place dans la politique du Gouvernement. Elle était et reste encore une industrie dont les produits sont qualitativement très compétitifs sur le plan international. C'est pourquoi elle était encore la deuxième du monde, voilà six ans, pour la production et pour l'exportation. La sauver et lui permettre de se redéployer, c'est, conformément aux objectifs de la politique gouvernementale, favoriser la création d'emplois et développer nos exportations.

L'avion léger et le planeur sont des instruments d'un sport passionnant, enrichissant, qui doit rester accessible à ceux qui le désirent quelles que soient leurs ressources.

M. Philippe Machefer. Très bien !

M. Bernard Parmantier. C'est un excellent moyen de formation et d'épanouissement des qualités individuelles ; c'est aussi un centre d'activités collectives où germent les vocations qui ont permis le développement de notre aviation lourde et dont nous aurons toujours besoin si nous désirons que cette aviation garde son rang actuel.

Pour le renouveau de cet ensemble d'activités, nous disposons d'atouts considérables : des hommes, constructeurs et utilisateurs compétents, motivés, passionnés, aux succès internationaux très connus, plus à l'étranger que dans notre pays, des produits d'une grande renommée et un niveau de créativité que je tiens à

souligner et à saluer et qu'illustrent les constructeurs de tous niveaux et de toutes catégories, les industriels, les amateurs, les inventeurs d'U.L.M., c'est-à-dire d'ultra-légers à moteur, tout particulièrement l'inventeur d'un avion remarquable, le « Cri-Cri » dont je reparlerai lors de notre prochain débat. Le « Cri-Cri », qui — je le rappelle — est né en France, est un avion léger qui connaît un énorme succès aux Etats-Unis, qui sera construit au Canada et que nous avons laissé échapper pour des raisons sur lesquelles je reviendrai.

Monsieur le ministre d'Etat, c'est la troisième fois que j'aborde brièvement ce sujet devant vous en attendant que nous puissions l'aborder réellement dans son ensemble.

J'ai pu constater que la persévérance paie et que d'autres voix se sont jointes à la mienne. Je commence donc à être entendu. A l'Assemblée nationale, dans votre réponse, j'ai relevé que vous avez parlé d'une mission de réflexion confiée à une personnalité qui remettra un ensemble de propositions. Cette décision me satisfait, mais insuffisamment.

Monsieur le ministre d'Etat, on ne trouvera la solution que dans la confrontation de ceux qui, dans une conjoncture défavorable, ont su continuer et maintenir l'outil, ont pu continuer à produire et sont donc à même de formuler des propositions concrètes qui s'appuient sur leurs connaissances et sur une expérience personnelle qui a fait ses preuves. Je ne pense pas qu'on puisse hors de ce milieu réunir autant de compétences et autant de motivations.

Quant aux accords Socata-Robin, j'en dirai deux mots pour rappeler — je suis membre de la commission spéciale des nationalisations — la politique du Gouvernement, qui veut que les entreprises nationalisées soient le moteur de l'économie et du développement et qu'elles jouent un rôle positif dans l'action des petites et des moyennes entreprises. L'accord Socata-Robin devrait illustrer cette volonté politique. Je souhaite que nous veillions tous à ce que l'effort aille bien dans ce sens, que nous n'apportions pas de l'eau au moulin de nos détracteurs, lesquels prétendent que les nationalisations auront l'effet inverse. Soyons donc particulièrement vigilants.

Je conclurai très rapidement par quatre vœux. Je souhaite que le Gouvernement affirme sa volonté politique de défendre l'aviation légère et sportive, qu'il accepte d'organiser la confrontation nécessaire à l'élaboration d'une nouvelle politique entre toutes les parties concernées, à savoir les plus compétentes, que nous recherchions ensemble les ballons d'oxygène qui, dans l'immédiat, sont indispensables et qu'enfin nous informions l'opinion sur le fait que cette aviation n'est pas un loisir de riches, que des travailleurs à revenus modestes en bénéficient encore au prix de gros sacrifices, mais que ce sont les derniers.

Si nous ne faisons pas quelque chose, effectivement, puisque tout est fait pour qu'elle devienne une activité de riches, elle le deviendra. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Jean Cluzel. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je présenterai deux séries d'observations : la première sur le budget, la seconde sur les crédits routiers du département de l'Allier.

Concernant le budget, je ne reviens pas, et pour cause, sur les excellentes interventions qui ont été faites, tant par les rapporteurs que par les orateurs qui m'ont précédé. Mais j'insisterai auprès de vous, monsieur le ministre d'Etat, sur le fait qu'il ne faut pas estimer votre budget, pas plus que d'autres du reste, en francs courants, je dirai spécialement pour votre budget même pas en francs constants. Il faut l'estimer en volume constant de travaux. Or, du fait de l'évolution des coûts et des charges, particulièrement pour les produits qui sont nécessaires aux travaux routiers et aux travaux publics, ce volume sera en 1982 en diminution, d'où deux conséquences : d'une part, une diminution des équipements neufs en 1982 pour les travaux publics et les travaux routiers et, d'autre part, des difficultés accrues pour les entreprises du secteur. Elles connaîtront en 1982 un rythme d'activités qui sera peut-être l'un des plus bas atteints depuis de très nombreuses années.

Qu'en sera-t-il pour l'emploi ? Je souhaiterais sur ce point, monsieur le ministre d'Etat — et, je le pense, le Sénat avec moi — connaître les perspectives de ce secteur en matière d'emploi aussi exactement que possible pour le second semestre de 1982.

Dans cette étude devraient être comprises, bien sûr, les prévisions de travaux des collectivités locales parce que cela forme un tout. A ce sujet, il serait également nécessaire de

connaître d'une façon précise la politique qu'entend suivre le Gouvernement dans sa participation en pourcentage de financement des travaux effectués en concours avec les collectivités locales.

Cette estimation me paraît indispensable tant pour des raisons sociales que pour des raisons économiques.

J'en viens à une deuxième série d'observations sur ce budget pour 1982 en ce qui concerne le département de l'Allier. Je vous poserai quelques questions précises qui font suite à celles que je vous ai posées lorsque vous êtes venu récemment devant le conseil général de mon département.

La première concerne la liaison Orléans—Bourges—Montluçon—Clermont-Ferrand. Quel type de liaison sera choisi ? Selon quel financement et avec quel planning ?

La seconde concerne la liaison Centre-Europe—Atlantique. Qu'en sera-t-il du contournement nord de Montluçon ? Selon quel financement ? Selon quel planning ? Les travaux interrompus en 1981 pour la liaison Centre-Europe—Atlantique dans le secteur de Montbeugny seront-ils repris en fonction des promesses faites par votre prédécesseur et non tenues par le gouvernement actuel ni pour cette année, ni dans les perspectives prochaines telles que nous les connaissions par courrier de M. Daniel Hoeffel ?

Enfin, qu'en est-il de l'électrification de la ligne S.N.C.F. Paris—Clermont-Ferrand inscrite au plan Massif central ? Quand ? Comment ?

Dernière question : quelle sera la répartition au sein des départements de la région Auvergne des crédits du plan routier Massif central pour 1982 ? L'Allier a été nettement défavorisé en 1980. Il l'est encore plus en 1981. Cela continuera-t-il en 1982 et l'Allier sera-t-il toujours un département réduit à la portion congrue ?

En conclusion, deux séries de questions qui sont complémentaires, bien sûr, comme se trouvent liés les besoins d'équipement du pays et l'emploi des travailleurs de ce secteur.

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

M. Philippe Machefer. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, sans doute des contraintes très fortes ont-elles pesé sur l'élaboration de ce budget, conçu comme un budget de transition. Tel quel, il manifeste pourtant une évolution globale plus rapide qu'en 1981, notamment en ce qui concerne les crédits destinés à l'entretien et à l'exploitation des routes.

J'approuverai, pour ma part, la priorité donnée au réseau classique et, insistant sur le fait que certaines opérations facilitent les transports en commun, j'observerai qu'il est difficile d'opérer le partage quant à l'efficacité entre les crédits routiers et les crédits ferroviaires.

J'appuierai également l'effort que vous entreprenez en matière de sécurité routière. Certes, les comportements individuels interviennent. Il conviendra d'y remédier par une formation et une information que pourraient assurer les mass media. J'ai, par question écrite, attiré votre attention sur ce point et je constate, à la présentation de vos crédits, que vous êtes sensible à cet aspect des choses, car des raisons objectives interviennent également : aménagement peu rationnel des carrefours, trop grande fréquence de ces passages à trois voies qui constituent des pièges mortels.

Les projets qui sont les vôtres — mise à quatre voies des axes les plus fréquentés, comme Paris-Dreux, réalisation de roclades et de déviations — vont tout à fait dans le sens souhaitable. Il apparaît utile, néanmoins, de continuer la réalisation des grands axes autoroutiers en fonction des impératifs de circulation nationaux et européens. C'est le cas de l'autoroute Mâcon-Genève, qui permettrait d'éviter les gigantesques encombrements de poids lourds de Nantua et Bellegarde. C'est le cas aussi de la continuation de l'autoroute blanche jusqu'à l'entrée même du tunnel du Mont-Blanc, où il paraît curieux que l'on soit contraint d'agir maintenant, alors que les péages sont perçus à l'entrée du tunnel depuis si longtemps.

S'agissant des autoroutes urbaines, sans nier leur nécessité, nous ne pouvons pas ne pas prendre en considération leur coût extrêmement élevé. C'est le cas de l'A 86, autoroute régionale, certes, mais aussi autoroute stratégique d'intérêt national et même européen, eu égard au rôle de Paris.

Or, l'acceptation, voilà plusieurs années, par la majorité du conseil régional d'Ile-de-France, d'une clé de répartition — 70 p. 100 régions, 30 p. 100 Etat — ampute si considérablement le bud-

get régional des transports que cela pose un problème sur lequel je n'insisterai pas puisque, voilà quelques instants, votre attention a été attirée sur ce point par mon collègue M. Michel Giraud.

Dans le cas de l'A 14, le financement par l'Etat est de 80 p. 100. Quelle est la position de votre ministère par rapport à cette autoroute ? A quel point doit-elle aboutir ? Quelles solutions différentes adopteriez-vous éventuellement afin de faciliter le trafic en banlieue ouest, où s'est édifiée, depuis une vingtaine d'années, une agglomération nouvelle de plus de 200 000 habitants, dont la desserte par les ponts de Chatou et de Bezons est tout à fait insuffisante ?

Tels sont, monsieur le ministre d'Etat, les quelques points que je voulais aborder dans mon intervention. Je sais qu'ils sont étudiés avec soin par vos services, que sont mis en place les moyens indispensables à l'action et que ce budget représente déjà un pas important dans la direction souhaitable.

C'est pourquoi le groupe socialiste y apportera son soutien. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)*

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

M. Gérard Gaud. J'ai peu de minutes, monsieur le président. Permettez-moi cependant de vous saluer ainsi que M. le ministre d'Etat. *(Sourires.)*

Je voudrais, monsieur le ministre, intervenir, en tant qu'élu de la région Rhône-Alpes, sur le désengagement de l'Etat à l'égard de la liaison fluviale Rhin-Rhône, tel qu'il ressort de l'examen de votre projet de budget 1982 et que le rapporteur, notre collègue M. Jacques Braconnier, a souligné, en le regrettant, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

L'engagement de l'Etat résulte de diverses prises de positions favorables arrêtées dans le passé à ce sujet et concrétisées par la déclaration d'utilité publique intervenue le 25 janvier 1978 et par la loi du 4 janvier 1980 qui a désigné la Compagnie nationale du Rhône comme maître d'ouvrage de cet important aménagement.

L'engagement de l'Etat pour cette voie d'eau a été matérialisé dans le passé par des inscriptions budgétaires relativement importantes puisque 35 millions de francs de crédits ont été votés pour 1981, ce qui aurait permis avec un reliquat de 15 millions de francs de crédits non dépensés en 1980 d'affecter au total pour le seul exercice budgétaire en cours 50 millions de francs.

Mais déjà en cours d'exercice, ces crédits ont été retirés partiellement et affectés à d'autres opérations de voies navigables. La C.N.R., maître d'ouvrage, n'a donc pu ainsi poursuivre, ni les études, ni certaines opérations foncières préliminaires sur l'ensemble du tracé.

Le démarrage des premiers travaux sur le bief de Niffer en secteur alsacien a été arrêté. Les consultations déjà lancées auprès des entreprises pour des travaux préliminaires, ponts et déviations routières, ont dû être annulées.

L'opération liaison Saône — Rhin est cependant bien réellement engagée, puisque des crédits cumulés relativement importants ont été dépensés à ce titre au cours des exercices antérieurs. Sauf à considérer que ces sommes ont été dépensées en pure perte et gaspillées, il y a bien là un démarrage irréversible de cette liaison fluviale que je préfère qualifier, pour ma part, de grand axe économique.

Dans la pratique, la non-inscription de crédits en 1982 pour cette opération constitue un coup d'arrêt très net — provisoire, il faut l'espérer — à la poursuite de la réalisation de la liaison Saône—Rhin telle qu'elle était envisagée jusqu'à présent. Cela signifie en clair que ce programme subira un retard d'au moins deux ans dans le démarrage des premières opérations. Ce retard exclut l'achèvement prévu en 1983 du tronçon Mulhouse—Niffer qui présentait une priorité et une utilité propres car il permettait de raccorder au Rhin le port de l'Ile-Napoléon de Mulhouse.

Il apporte un trouble sérieux dans l'utilisation des différents personnels qui devaient entreprendre ces premières opérations — et qui dépendent d'entreprises de travaux publics, du service de la navigation, de la C.N.R., etc. — ainsi qu'un impact psychologique et politique négatif dans les départements où les travaux devaient être entrepris dès 1981 et 1982 et, de façon plus générale, dans les six régions concernées par la liaison Rhône—Rhin.

Les établissements publics régionaux de ces six régions avaient tous souscrit à l'augmentation du capital de la C.N.R. — un million de francs par région — et prouvé par là même leur

intérêt à cette réalisation. Certains avaient même également envisagé leur participation financière effective aux ouvrages prévus.

La décision est d'autant plus regrettable qu'au moment où l'Allemagne fédérale est en voie de terminer la liaison Rhin—Main—Danube la France disposait d'un projet complet de grande liaison fluviale, étudié et prêt à démarrer, alors que les autres grands projets français d'infrastructure navigable sont loin d'être à ce stade d'avancement.

Pour limiter les effets négatifs d'un tel retard, il conviendrait, dans l'immédiat, de ne pas arrêter toutes les opérations en cours sur Saône—Rhin, de façon à préparer la reprise ultérieure des travaux, si elle est décidée, dans les meilleures conditions.

Pour cela, il faudrait, monsieur le ministre d'Etat, que votre budget prévoie une dotation pour cette liaison fluviale suffisante pour permettre de poursuivre les études, mettre au point, aux deux extrémités de la voie, une politique foncière agricole préalable absolument nécessaire — étude de l'impact des acquisitions sur les exploitations agricoles et des possibilités de restructuration, constitutions d'opérations groupées d'aménagement foncier, études de préembranchement — et procéder aux acquisitions d'opportunité sur l'ensemble du tracé.

Le minimum indispensable pour réaliser ce programme réduit est d'une trentaine de millions de francs. Ce montant est d'ailleurs du même ordre de grandeur que celui des crédits de 1981, inscrits pour la liaison, qui ont été affectés à d'autres opérations.

Grâce aux travaux de la Compagnie nationale du Rhône dont vous avez bien voulu, monsieur le ministre d'Etat, reconnaître par ailleurs les mérites et la valeur, le Rhône est maintenant navigable de Lyon à la mer. Pourquoi attendre le schéma directeur des voies navigables, par ailleurs nécessaire, pour opérer rapidement la liaison Rhin—Rhône ? Il est impensable que ce schéma, sur lequel le Parlement aura à se prononcer, ne retienne pas ce grand axe qui reliera la grande métropole d'Alsace à celles de Lyon et de Marseille.

M. Louis Jung. Très bien !

M. Gérard Gaud. Alors pourquoi perdre du temps, pourquoi ne pas relancer notre économie par le démarrage de ces grands travaux, qui ne sont pas inflationnistes mais, au contraire, créateurs de nombreux emplois immédiats, porteurs en eux-mêmes d'emplois induits permanents à terme non négligeables.

Le dossier technique est prêt ; il a déjà reçu un début de réalisation. Il sera mis en œuvre fatalement dans la décennie des années 80. Pourquoi ne pas le continuer dès 1982, en ajoutant les quelques crédits nécessaires ? C'est ce que souhaite la grande majorité des parlementaires des départements concernés par le tracé de ce grand axe fluvial, c'est-à-dire d'Alsace aux Bouches-du-Rhône. (*Applaudissements.*)

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

M. Louis Virapoullé. Monsieur le ministre d'Etat, je suis monté à cette tribune pour ouvrir le dialogue avec vous et pour attirer votre attention sur le problème du transport aérien entre le département de la Réunion et la métropole.

Les Réunionnais — croyez-moi — ont été profondément déçus de constater que les tarifs aériens entre la Réunion et Paris viennent de connaître une augmentation de 13 p. 100.

Nous sommes ainsi placés devant le fait accompli et ce coût exorbitant du prix du billet d'avion prive bon nombre de familles du droit auquel elles pouvaient légitimement prétendre de venir voir leurs enfants en France métropolitaine.

Je vous demande, dès maintenant, de prendre note qu'il faut, une fois pour toutes, mener dans le département de la Réunion une politique sans faille, c'est-à-dire reconnaître la nécessité du principe de la continuité territoriale et donner à Air France les moyens nécessaires pour assurer, sous le signe du service public, les liaisons capitales auxquelles j'ai fait allusion tout à l'heure.

Le deuxième problème, monsieur le ministre d'Etat, concerne le désenclavement de l'île de la Réunion.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire : la Réunion doit ouvrir ses frontières à ses voisins, à l'Europe, dont elle fait partie intégrante parce qu'elle est une collectivité de la République française.

S'il est vrai que son éloignement constitue, dans une certaine mesure, un handicap, il n'en demeure pas moins vrai qu'elle devrait pouvoir, grâce à sa situation géographique exceptionnelle, être le point de liaison entre le continent européen et le monde.

C'est le seul moyen de faire de la Réunion une terre d'échanges et de développer ainsi son économie dans des secteurs essentiels.

Monsieur le ministre d'Etat, vous avez reçu récemment une lettre de la chambre de commerce.

Le président de notre chambre consulaire vous a exposé un problème important, que je soulève à cette tribune.

Vous savez que la China-Airlines va maintenant effectuer une liaison entre Formose et Johannesburg. Or cette compagnie nous a fait une proposition : elle manifeste le désir de pouvoir atterrir sur l'aéroport de Gillot, à Saint-Denis-de-la-Réunion.

Pour nous, c'est extrêmement important. Vous savez — et ceux qui connaissent la Réunion le savent — que cet aéroport est doté d'un équipement ultramoderne et d'une très bonne infrastructure. Si, vraiment, le Gouvernement veut placer — et je ne mets pas en doute ses intentions — ce département sur l'orbite économique, il faut le désenclaver non seulement à l'égard de l'Europe, mais aussi à l'égard des autres pays du monde. Puisqu'une compagnie est partie prenante, le Gouvernement devrait nous donner le feu vert, d'autant plus que je viens d'apprendre qu'une liaison sera bientôt établie entre Taïpeh et Paris. Je ne vois, par conséquent, aucun obstacle.

Le troisième problème que je veux évoquer — et vous constatez que je suis très bref — est celui de l'aide personnalisée.

Bon nombre de nos enfants travaillent actuellement en métropole. Le retour au pays, après deux ans d'activité, se révèle indispensable.

Dans le cadre de la mobilité de l'emploi, 2 500 places seront mises à la disposition des Réunionnais.

Je dois à la vérité de reconnaître que cette mesure, dans son principe, a été favorablement accueillie.

Cependant, le quantum des places qui pourra ainsi être utilisé est manifestement trop faible, surtout lorsque l'on retient que plus de 50 000 Réunionnais vivent actuellement sur le sol métropolitain.

Pouvez-vous nous dire si vous comptez augmenter ce chiffre afin de donner à cette mesure la véritable portée qu'elle mérite ?

Par ailleurs, je pense qu'il est temps de concrétiser cette promesse car cette mesure est encore à l'état de promesse.

Vous pourriez peut-être, dès aujourd'hui, nous faire savoir quelles sont les conditions d'application de ce nouveau système d'aide personnalisée au voyage.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, les quelques observations que j'ai voulu livrer à votre réflexion.

Il nous appartient à tous d'agir pour que le département de la Réunion soit une terre véritablement désenclavée, car il y va — et je terminerai par ces mots — de son intérêt comme de celui de la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, répondre brièvement à un nombre de questions aussi importantes et intéressantes représente un exercice assez difficile. C'est pourquoi je me limiterai aux questions essentielles, me réservant de répondre par écrit aux problèmes plus particuliers.

J'ai écouté avec attention les nombreuses interventions qui ont été faites à cette tribune. J'en ai retiré le sentiment d'un débat sérieux, objectif, reflétant les préoccupations à la fois de la communauté nationale et des différentes régions dont vous êtes les élus.

J'ai entendu beaucoup de critiques mais, à ce qu'il m'a semblé, elles s'adressaient plus à la politique passée qu'à la politique du Gouvernement actuel.

M. Gérard Ehlers. Très bien !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Mais je ne voudrais pas en tirer un avantage excessif. Peut-être cela tient-il à la brièveté du mandat que j'ai accompli jusqu'ici et au bénéfice du « délai de grâce » qui en résulte encore.

Les problèmes qui touchent les différents modes de transport ont été abordés. Plusieurs orateurs ont évoqué le transport ferroviaire, plus particulièrement sous l'angle des lignes secondaires. Plusieurs exemples ont été cités de différentes liaisons.

A propos de la balance rail-route — sans oublier les canaux — il conviendrait dans l'avenir de porter une attention plus grande à l'égard des problèmes du transport ferroviaire. Je le dis, non pas du tout comme un reproche aux élus nationaux, quels qu'ils soient, mais parce que je considère que la situation actuelle reflète les vices du système. Bien que les élus se sentent directement concernés et aient des responsabilités comme élus régionaux ou départementaux — puisque souvent vous avez des mandats de ce niveau en même temps que votre mandat national — bien que les élus se sentent concernés et ont des responsabilités en matière de politique routière, que jus- qu'ici les décisions, et même l'influence des décisions pour ce qui concerne la S.N.C.F., leur ont largement échappé car elles sont extrêmement centralisées et régies au niveau national sous la tutelle de l'Etat. De ce fait, les élus des différentes collectivités sont naturellement conduits, je ne dis pas à se désintéresser de ce problème, comme on l'a dit, mais à lui porter moins d'attention alors que la pression est forte en ce qui concerne les problèmes routiers.

Il y a une leçon à en tirer pour les structures à mettre en place, en particulier en liaison avec les projets de décentralisation actuellement à l'étude. A mon avis, dans l'avenir, il faut faire en sorte que les régions et les départements — mais en l'occurrence s'agissant du chemin de fer plutôt les régions, c'est mon sentiment — disposent de compétences nouvelles, de compétences directes et puissent prendre les décisions qui concernent le schéma régional des transports, les dessertes ferroviaires, la place du transport ferroviaire dans l'ensemble de leur réseau de transport. Pour ce faire, elles devront naturellement passer avec la S.N.C.F. les conventions, les contrats et les accords nécessaires.

C'est dans cet esprit, et en songeant naturellement à les doter des moyens correspondants, qu'il faudra opérer les transferts nécessaires. Loin de moi la volonté de recourir à une pratique bien connue qui consiste à transférer les charges et non pas les moyens.

C'est également dans cet esprit que le Gouvernement a décidé — comme ministre des transports, j'ai eu la charge d'y procéder — de réexaminer avec les régions le dispositif de transport ferroviaire, de voir, parmi les lignes qui ont été fermées au trafic, celles qui devraient être réouvertes, celles qui pourraient l'être et celles qui appellent des réponses autres que le transport ferroviaire.

Mon souci, qui est aussi celui du Gouvernement, est de mener cet examen sans retard — nous avons déjà commencé ici et là, sans attendre la décentralisation qui, elle, exigera d'aborder les problèmes de manière plus approfondie — avec la volonté de revenir sur les décisions qui ont été prises, de faire au transport ferroviaire une place nouvelle et plus large. Cela répond aux conditions et aux besoins d'aujourd'hui. Il doit être possible, en aménageant bien les dessertes et les horaires, d'obtenir des gains de trafic ; il doit être possible aussi de mettre au point les matériels adaptés aux besoins et au trafic.

Ainsi, sans méconnaître la notion de rentabilité, mais sans non plus en faire un critère décisif et absolu, on doit pouvoir donner l'élan à une nouvelle politique dans ce domaine.

Je ne cache pas que le choix n'est pas simple. Il y a de nombreux obstacles à vaincre, la situation financière et matérielle de la S.N.C.F., on l'a rappelé, étant lourde de handicaps. Je dirai même que des habitudes et des mentalités se sont créées, qu'il faut progressivement modifier et surmonter, ce qui nécessitera beaucoup d'efforts.

C'est en ce sens que nous allons nous orienter vers des discussions — c'est en tout cas la volonté clairement exprimée du Gouvernement — vers la mise au point de schémas régionaux et départementaux qui conduiront, je l'ai déjà dit ce matin, à modifier le dispositif réglementaire existant dans ce domaine.

C'est donc dans ce cadre-là — il ne m'est pas possible d'entrer davantage dans les détails — que devraient être trouvées les réponses aux questions qui ont été posées ici concernant en particulier, au travers d'un plaidoyer chaleureux, la liaison Pau—Canfranc—Saragosse, ou encore la liaison Strasbourg—Mulhouse. Rien ne s'oppose en effet à ce que nous établissions, comme cela existe de l'autre côté du Rhin, des liaisons cadencées entre ces deux grandes métropoles. Mais il y faut de la persévérance.

En ce qui concerne l'électrification de la ligne Paris—Clermont-Ferrand, que j'ai déjà eu l'occasion d'évoquer, la S.N.C.F. devrait être en mesure, après différentes étapes, de l'achever en 1986.

C'est toujours dans le même esprit que nous abordons le problème des transports urbains, de leur développement et de

la priorité qu'il convient d'accorder aux transports collectifs. Des questions importantes ont été posées, notamment en ce qui concerne la région Ile-de-France. Je serai tout à fait net.

La liaison Ermont—Invalides, à la suite de désaccords et d'une insuffisante prise en compte, par le gouvernement précédent, de certaines exigences des populations, a effectivement été retardée. Ce retard n'a pu être comblé que récemment et le décret d'utilité publique a été pris le 25 septembre dernier. Aujourd'hui, les choses sont donc clarifiées. La priorité qui doit être donnée à cette liaison et la nécessité de la réaliser sont unanimement reconnues. Il s'agit maintenant d'établir un calendrier et d'engager les travaux le plus vite possible. Pour ce qui me concerne, je consentirai tous les efforts et je prendrai toutes les initiatives pour que, le retard dans les procédures ayant été surmonté, nous puissions avancer de manière concrète dans la toute prochaine période.

M. Giraud a suggéré d'imposer un calendrier. Il me semble préférable d'en discuter et, puisque les élus de la région sont concernés, de faire en sorte que ce calendrier soit à la fois réaliste et acceptable par toutes les parties intéressées.

Une crainte a été exprimée quant à la priorité donnée à la réalisation de différentes infrastructures. Il n'est question ni pour le Gouvernement ni pour l'Etat de violer la région, si je puis utiliser cette expression. Divers partenaires interviennent dans les réalisations ; il est donc normal qu'il y ait concertation. Disons simplement qu'au nom de l'Etat j'ai voulu exprimer des choix, une volonté. Cela dit, les choses doivent se régler par la discussion.

Une priorité a été affirmée pour la réalisation de l'interconnexion du R. E. R. à la station Saint-Michel. Elle n'est nullement contradictoire avec la prise en compte de quelques autres opérations dont on a déjà parlé et qui seront réalisées selon un échéancier sur lequel il conviendra de se mettre d'accord.

J'en viens à la réforme des transports parisiens. Elle a été repoussée d'année en année, pour les raisons que l'on connaît, mais elle s'impose. Le souci du Gouvernement est de faire en sorte qu'il soit répondu le plus vite possible aux problèmes posés. Nous disposons d'un délai d'un an, dans le cadre du budget, pour le faire. Je souhaite m'en tenir à ce délai. Il n'est pas dans mes intentions de bâcler ce projet ni d'agir de manière autoritaire, arbitraire. Je procéderai à toutes les concertations indispensables en associant, bien entendu, la région et les départements à l'élaboration de cette réforme et aux décisions qui seront prises.

Il faut donc se hâter le plus possible, mais en prenant toutes les précautions qui s'imposent.

Toujours à propos des transports terrestres, on a évoqué la navigation fluviale. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai déjà dit ce matin à cet égard. L'utilité de la liaison Rhin—Rhône, sa place dans le développement économique du pays, la manière dont les régions concernées peuvent se situer dans l'ensemble européen, tout cela est pleinement pris en compte et il n'est pas question de le remettre en cause.

Les problèmes auxquels nous nous heurtons dans le domaine de la navigation fluviale ne sont pas propres à notre seul pays. On parle beaucoup de la liaison Rhin—Main—Danube. Je m'en suis entretenu personnellement avec le ministre ouest-allemand des transports et le président de la commission des transports de l'Assemblée européenne. Contrairement à ce que l'on dit, cette liaison n'est pas encore terminée et je ne crois pas qu'elle soit sur le point de l'être car, là aussi, des problèmes extrêmement complexes se posent non seulement de financement — contrairement à la liaison Rhin—Rhône, ce ne sont pas des problèmes essentiels — mais aussi de structures de la profession, de concurrence, d'organisation des trafics.

Pour en revenir à l'axe Rhin—Rhône, je ne crois pas — il est toujours malheureux de décevoir — que quelqu'un dans ce pays puisse annoncer une réalisation rapide et facile dans la mesure où cette réalisation représente un volume d'investissements absolument énorme, de l'ordre de 10 milliards de francs. Or il faut trouver les crédits. Les sommes qui ont été dégagées pour 1980 et 1981, sans les mésestimer, ont tout juste permis de lever les préalables juridiques à la réalisation de cette grande liaison sans pouvoir aller plus loin.

En tout cas, il n'est pas question de remettre en cause ce projet avant même la mise au point de son schéma directeur. Tout ce qui pourra être fait en matière de procédures, d'acquisitions foncières, ne sera pas négligé. Pour le reste, une concertation est nécessaire, un choix national doit être clairement fait.

M. Maurice Pic. Pas seulement pour Rhin—Rhône !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Pas seulement pour la liaison Rhin—Rhône, en effet, mais pour ce qui concerne le développement général des voies navigables dans ce pays et la politique qu'il convient de mettre en œuvre à cet égard. Les modalités de la réalisation de cette opération doivent être définies avec toutes les parties concernées. Je ne vois pas d'autre possibilité.

Quant à la canalisation de la Meurthe, si le volume du trafic que l'on peut en escompter n'est pas très élevé, elle peut présenter un intérêt du point de vue de l'aménagement urbain. Dans ces conditions, il serait souhaitable que la région soit elle-même sollicitée et qu'une discussion ait lieu avec les parties intéressées, afin que, là aussi, nous puissions avancer sur la voie de la réalisation.

Les questions qui m'ont été posées à propos de l'aviation civile n'ont pas été très nombreuses, car les rapporteurs y avaient beaucoup insisté. Toutefois, je reprendrai deux ou trois points qui me paraissent relativement importants.

Un sénateur a souhaité connaître la place du moteur CFM 56-2000 dans la répartition de l'enveloppe budgétaire. La dotation consacrée aux études de ce nouveau moteur atteint 75 millions de francs, somme tout à fait suffisante pour l'étape qui doit être franchie en 1982. Cela signifie que, pour le développement de ce moteur, l'Etat fait parfaitement son devoir, assume ses responsabilités.

Cela veut donc dire que la S.N.E.C.M.A. — la Société nationale d'étude et de construction de moteurs d'aviation — pour ce qui la concerne, notamment pour la coopération avec General Electric, dispose des moyens dont elle a besoin pour progresser. Il ne peut donc y avoir à cet égard, du point de vue de l'Etat, justification d'aucune espèce de retard.

S'agissant du troisième niveau que l'on a évoqué — le transport à la demande — il est vrai qu'il y a une crise que l'on connaît bien et que l'on parle de différents projets. Je considère que l'existence des compagnies régionales présente un intérêt; aussi ne m'apparaît-il pas souhaitable d'aller vers la liquidation ou vers l'absorption totale.

Mais il faut définir les conditions du renouveau de ce secteur, la place du transport aérien dans l'ensemble du système de transports intérieurs et ce, en fonction des besoins réels. Je suis certain que, dans le passé, les études n'ont pas été poussées suffisamment loin pour avoir une approche cohérente et rationnelle de l'ensemble de ce dispositif. De plus, certains sur-investissements, qui ne correspondaient pas à des besoins réels, ont peut-être été effectués. J'en connais, en tout cas, un ou deux exemples.

Il faut donc réétudier cette question et examiner comment ces compagnies peuvent vivre et se développer sur des bases économiques sérieuses et durables. C'est donc dans ce dessein que j'ai demandé à deux personnalités qualifiées d'entreprendre cette étude, de réfléchir aux conditions et aux modalités de ce développement et d'élaborer des propositions. Il faudra, naturellement, discuter ensuite de ces propositions, qui devront d'ailleurs concerner non seulement le transport intérieur, mais également la desserte des départements et territoires d'outre-mer.

De ce point de vue, j'ai écouté M. le sénateur de la Réunion. Je comprends tout à fait les préoccupations qu'il exprime et ce qu'il dit des difficultés qu'éprouvent les ressortissants de la Réunion à venir dans la métropole ou, s'ils y travaillent, à retourner chez eux. Effectivement, il y a là une situation qui est source de difficultés, mais les solutions ne sont pas non plus faciles à trouver. Je sais bien que l'on évoque le principe de la continuité territoriale. Je ne le récuse pas *a priori* et je suis ouvert à toutes les discussions et à tous les examens, mais il faut tout de même avouer que ce problème est encore plus difficile à régler que celui de la Corse — et l'on sait que, même pour cette dernière, nous n'avons pas résolu complètement la question. Il est clair que des problèmes financiers se posent. Il faudra les résoudre, quelle que soit la forme que nous trouverons. Il nous faut rechercher la meilleure solution.

C'est en tenant compte de cette situation qu'il a été décidé de promouvoir l'aide personnalisée en faveur des plus démunis, précisément pour faciliter les déplacements. Cette aide sera dispensée par un organisme public à qui seront cédées, en liaison avec Air France, les places laissées disponibles par les passagers payant le tarif normal. Cela ne représentera donc aucune charge pour les collectivités.

Dans un premier temps, de 2 500 à 3 000 places aller et retour pourront être dégagées. Vous avez dit que c'était insuffisant. Mais l'expérience mérite d'être tentée. Nous verrons ensuite,

sur la base de cette expérience, s'il est possible d'aller plus loin et de définir des solutions nouvelles. En tout cas, le problème est posé; il faudra donc le traiter avec sérieux.

S'agissant des liaisons entre la Réunion et les pays étrangers, il n'est pas question d'établir une liaison Taipei—Paris; c'est une information erronée. En effet, jusqu'ici, la France n'a établi de liaison aérienne qu'avec les pays qu'elle reconnaît. Or, Taïwan n'est pas reconnue par la France. Cela pose donc un problème qui n'est pas seulement d'ordre matériel; c'est également un problème de droit, un problème politique. Donc les difficultés, évidemment, ne ressortissent pas seulement à la compétence de mon ministère.

On a parlé, par ailleurs, de différents aéroports, notamment de celui de Guyancourt, dans la région parisienne. J'ai répondu ces jours-ci à ce sujet en confirmant que cet aéroport, situé au milieu de quartiers urbanisés, doit être supprimé, conformément au schéma directeur de la région d'Ile-de-France. Je préciserai la date de départ dès qu'un site de remplacement aura été arrêté. J'ai demandé que les études soient activées dans ce sens. Dans ces conditions, rien ne s'oppose au démarrage de l'urbanisation prévue à Villaroy, dans le cadre du développement de la ville nouvelle.

Quant à la liaison avec Strasbourg, c'est un sujet, monsieur Hoeffel, dont j'ai eu l'occasion de discuter directement avec les élus de la région, étant entendu que je ne suis pas le seul ministère, comme vous le savez, à financer les opérations. Il est acquis que l'Etat honorera les engagements qu'il a pris pour que la ville de Strasbourg dispose de la desserte dont elle a besoin afin d'assumer son rôle de siège de l'Assemblée européenne. C'est un engagement politique et il ne doit y avoir aucune ambiguïté à cet égard.

Enfin, s'agissant de certains transferts d'emplois d'Orly à Roissy, je tiens à apaiser les inquiétudes de mon interlocuteur, M. Colin. En effet, à ce sujet, toute une agitation se développe et les inquiétudes sont exprimées par des gens qui, me semble-t-il, se montraient beaucoup moins inquiets dans le passé et qui, subitement, le sont devenus beaucoup plus pour des raisons que je ne saisis pas très bien. Nous suivons ce problème de très près et, pour ce qui me concerne, depuis assez longtemps.

Vous avez parlé d'échelonnement. Il existe, effectivement, un échelonnement des transferts, qui dure depuis un certain moment déjà, et qui durera encore. Quelques centaines d'emplois seront transférés en liaison avec le déplacement de compagnies étrangères mais, en ce qui concerne le trafic et les emplois à l'aéroport d'Orly, nous sommes dans une situation telle que cet aéroport arrive à intervalles réguliers à saturation et nous en sommes proches. Nous savons qu'il existe des limites au développement de cet aéroport. A partir de ce moment, nous sommes dans le cas de figure où le transfert de quelques compagnies occasionne un certain nombre de transferts d'emplois, mais il est acquis que, dans la période qui vient, ces emplois seront compensés par des créations nouvelles. Ainsi, assez rapidement, les trafics et l'emploi reviendront au niveau antérieur sur la plate-forme d'Orly.

Cependant, il est clair — il s'agit d'un engagement, je l'ai dit et je le répète — que l'activité de cet aéroport, et donc l'emploi, seront maintenus au plus haut niveau. Toutes les garanties sont et seront données à cet égard.

J'ajoute que vous vous êtes heurté, monsieur Colin, à une certaine difficulté, car augmenter le trafic tout en diminuant le bruit, c'est là une tâche assez complexe et l'on se trouve en présence de revendications assez contradictoires.

Nous sommes dans une période où l'activité économique et la défense de l'emploi sont tout à fait déterminants et doivent avoir la priorité, ce qui n'exclut pas de consacrer à la lutte contre les nuisances, notamment contre le bruit, les efforts nécessaires, en s'attaquant d'ailleurs au bruit à la source. Il y a des progrès à faire en ce domaine et c'est dans ce sens que s'oriente l'activité gouvernementale.

Il me reste tout de même — j'aurais garde de l'oublier avant d'en venir au chapitre des routes pour en terminer — à répondre brièvement à MM. Parmantier et Boucheny à propos de l'aviation légère et sportive.

C'est exact, il existe à cet égard une grande tradition dans notre pays, tradition extrêmement sympathique, d'ailleurs, et intéressante aussi du point de vue économique. Or l'aviation légère rencontre aujourd'hui de très sérieuses difficultés en raison des coûts que l'on constate dans ce domaine.

A mon avis, il convient de ne pas s'accommoder de cette situation et de s'efforcer de renverser la tendance afin de compenser l'aggravation des charges et contraintes que subit

l'aviation légère. L'aide de l'Etat se maintiendra dans un premier temps, et même se développera, pour que cette activité ne devienne pas, comme vous l'avez dit, une activité pour les privilégiés ou pour les populations plus âgées, aux revenus plus élevés ; ce serait dommageable.

Le projet de budget pour 1982 tient compte de ce début de renouveau, puisque l'ensemble des actions proposées représente un total d'à peu près 17 millions de francs au lieu de 10,2 en 1981, ce qui, sans prétendre redresser la situation, apportera des aides supplémentaires non négligeables.

Toutefois, il est bien évident qu'il ne peut s'agir que d'un palliatif destiné à sauvegarder ce qui peut l'être en attendant une nouvelle impulsion à donner à ce genre d'activité.

De ce point de vue, je l'ai dit et je le confirme, un haut fonctionnaire de mon ministère a été chargé d'émettre un diagnostic et de proposer des solutions, mais je suis tout à fait d'accord sur la proposition qui est faite d'associer à la discussion les intéressés, car ce sont des gens compétents et passionnés, qui se battent dans ce secteur pour sauver tout ce qui existe. Par conséquent, même s'il est vrai que nous ne sommes pas en présence des mêmes dimensions, des mêmes volumes que dans la grande industrie, nous devons préserver cette activité qui est intéressante et qui passionne un certain nombre de Françaises et de Français.

Restent alors les problèmes routiers. Je les ai gardés pour la fin, bien qu'il constituent la plus grande partie des interventions faites à cette tribune.

Je voudrais dire d'abord — certaines interventions, en effet, pourraient laisser planer un doute à cet égard — qu'il n'y a pas la moindre volonté d'abandonner ou de délaisser l'investissement routier ni de négliger l'effort qui est à faire dans ce domaine. Ce n'est pas parce qu'on parle beaucoup du trafic ferroviaire et du rail qu'il faut abandonner la route. Ce ne serait pas sérieux ; ce serait même faire preuve d'irresponsabilité quand il s'agit de faire face au problème de l'emploi.

C'est pourquoi je tiens à dire que les propositions qui vous sont faites ne sont nullement le résultat d'une décision de procéder à une pause en matière d'investissement routier. J'ai entendu cela à la tribune. Il n'y a de pause ni ici ni ailleurs. Si vous ne le saviez pas, je le confirme : ma tendance n'est pas à la pause ; elle est au mouvement. Je n'arrête pas, pour ce qui me concerne. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

Dans ce domaine, il n'est question ni d'abandonner ni d'opérer un repli.

Certains ont dit avec raison que telle ou telle réalisation avait vingt ans de retard et qu'il y avait énormément à faire. Mais le projet de budget qui vous est proposé en matière de routes, s'il a ses limites, représente en même temps un effort important. Nous ne pouvions pas faire plus. Il faut, en effet, prendre en compte les équilibres financiers généraux que le Gouvernement doit respecter, les volumes d'investissements qu'il peut consacrer, ainsi que l'effort que peut consentir, à cet égard, le pays, notamment l'industrie et les différents agents économiques.

J'en viens aux questions qui ont trait aux autoroutes. On a donné à cette tribune un parfait exemple des aberrations — je n'hésite pas à employer le mot — auxquelles a conduit le choix du système de gestion et de financement précédent en citant l'exemple de l'autoroute A 4 et de la route nationale 4, c'est-à-dire de Paris-Est. En effet, dans le même temps, on a construit une autoroute et l'on s'est engagé à mettre la nationale à deux fois deux voies pour accorder je ne sais quelle compensation politique. C'est l'exemple même d'un mauvais choix et d'un surinvestissement. Une autre réponse pouvait être apportée.

Cela dit, c'est fait, et je ne veux pas méconnaître les préoccupations qui ont été exprimées à cette tribune par M. Boileau. Il existe, en effet, un programme concerté Etat-région pour l'aménagement de la route nationale 4, qui doit être réalisé avant la fin de 1985. Sans entrer dans le détail, je lui confirmerai ici les différents éléments de ce programme qui est en cours de réalisation.

Quant aux péages, on a reparlé de leur harmonisation et de leur suppression.

Je l'ai dit ce matin, mais je le répète, car je n'ai peut-être pas été assez précis, il ne s'agit pas de créer une société nationale des autoroutes, mais de parvenir, par une gestion publique, à une meilleure harmonisation des péages, leur évolution devant demeurer inférieure au rythme de l'inflation, afin qu'ils dimi-

nent progressivement en francs constants et puissent être supprimés à terme — malheureusement, il est impossible d'annoncer une telle suppression à court terme — par une absorption progressive des charges qui ont été contractées.

Tel est, esquissé à grands traits, notre objectif. Le moment venu, vous serez appelés à vous prononcer sur le sujet.

Je donnerai maintenant quelques précisions à propos de l'autoroute A 71, Orléans—Bourges. Nous connaissons quelques difficultés au niveau du tracé et des acquisitions foncières. Des discussions sont en cours. Ces problèmes doivent être résolus si nous voulons avancer dans la voie de cette réalisation dont le principe est reconnu et maintenu.

En ce qui concerne la région parisienne, l'un d'entre vous m'a parlé de l'autoroute A 12. Elle permettrait d'améliorer la circulation au niveau de la ville de Trappes et de diminuer les nuisances. Elle est, en effet, prévue dans le cadre du schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France. La possibilité de réaliser un phasage de l'opération, seule façon de l'engager dans des délais raisonnables compte tenu de l'ensemble des travaux à programmer, est actuellement recherchée.

A court terme, aucune réponse n'est possible, mais ce projet, qui est utile, devrait trouver sa place dans le VIII^e Plan. Il faudrait que l'on puisse définir avec la région la manière de le réaliser.

Quant à l'utilité de l'autoroute A 86, elle est reconnue également par tout le monde. Je pense qu'il faut avancer dans sa réalisation. Je n'ignore pas les difficultés et les problèmes financiers que cela pose. A cet égard, un accord a été conclu entre l'Etat et la région. Je serais mal venu de le mettre en cause, mais, naturellement, il conviendra d'examiner la façon dont évolue la dotation de l'Etat du point de vue de l'ensemble des crédits routiers.

J'ai le plaisir de dire que, sur la demande des élus régionaux, l'enveloppe pour 1982 a pu être portée de 475 millions à 500 millions de francs, ce qui constitue un petit effort supplémentaire. Je crois que rien n'est à négliger dans ce domaine.

Cette décision traduit, en tout cas, notre volonté d'avancer. Pour l'autoroute A 86, il faudra se mettre d'accord rapidement sur un échéancier afin d'achever les travaux concernant la section reliant l'autoroute du Nord à l'autoroute du Sud, ainsi que la traversée de Fresnes.

Pour ne pas parler que de la région parisienne, parce que je vais subir des reproches...

M. Michel Giraud. Pas de tout le monde ! (*Sourires.*)

M. Charles Fiterman, *ministre d'Etat.* ... Certes, monsieur Giraud, je le sais !...

En ce qui concerne le plan routier breton, l'effort se poursuit. Sont prévus 350 millions de francs de dotation en 1982 et la poursuite de l'ensemble des réalisations. Je peux, si vous le désirez, vous fournir les détails.

Pour Bayonne, des crédits sont également affectés en 1982, mais une difficulté s'est fait jour à propos de la traversée des Landes. Il y a contestation sur le tracé et sur la matérialité de la réalisation. J'attends un accord, car j'ai scrupule à trancher de Paris un différend qui oppose des élus d'une même région. C'est pourquoi j'ai souhaité qu'un arbitrage soit rendu à l'échelon régional, étant entendu que, dans le plus parfait esprit, je m'y conformerai.

En ce qui concerne l'Alsace, des questions précises m'ont été posées. Monsieur Hoeffel, j'ai déjà apporté des réponses sur les points que vous avez soulevés à M. Fuchs, à l'Assemblée nationale. J'ajoute simplement que les règles de financement que vous avez évoquées n'ont pas été modifiées et continuent, par conséquent, à s'appliquer.

L'autoroute B 71 relie Bourges à Clermont-Ferrand. J'ai pris devant les élus de la région et du département de l'Allier des engagements clairs à cet égard. Je les confirme. Cette autoroute sera construite dans des délais qui sont fixés, parce qu'elle est utile et, contrairement à la section Orléans—Bourges, ne pose pas de difficulté. Cette réalisation devrait donc être plus rapide. Nous y sommes d'autant plus attentifs que — je l'ai indiqué dans le département de l'Allier — une partie de cette autoroute s'insère dans le tracé de la liaison Centre-Europe—Atlantique. Elle présente donc un double intérêt et est particulièrement prioritaire.

C'est vrai aussi de la section Montbeugny—Dompierre à laquelle 10 millions de francs sont affectés pour 1982.

On a beaucoup insisté également sur l'amélioration de la nationale 20. Elle figure au nombre des priorités retenues, pour les prochaines années, dans le département de l'Indre.

Un effort significatif sera accompli dès l'année prochaine en faveur de cet axe, notamment pour la déviation d'Argenton-sur-Creuse, où seront poursuivis les travaux préparatoires et la réalisation d'ouvrages d'art. C'est une opération importante, estimée actuellement à plus de 64 millions de francs.

En outre, s'agissant de la R.N. 20 entre Vierzon et Châteauroux, il convient de préciser que l'avant-projet de la déviation de Vatan est en cours d'achèvement. L'approbation de ce dossier permettra, ensuite, de lancer l'enquête d'utilité publique de ce contournement.

De même, il s'agit d'achever les travaux relatifs à la route nouvelle Châteauroux-Lothiers.

Quant au département de la Haute-Vienne, il ne sera pas oublié dans l'amélioration de cette route nationale 20. Des négociations sont actuellement en cours entre l'Etat et l'assemblée régionale afin de lancer un nouveau programme conjoint et de plus grande ampleur.

Les travaux de la section centrale de cette nationale ont été engagés cette année. Les crédits nécessaires pour leur poursuite sont réservés : ils s'élèvent à 38 millions de francs. L'effort est donc important.

Certes, je n'ai pas répondu à toutes les questions, mais je vois que l'heure passe et je ne voudrais pas que les sénateurs intéressés par le budget de l'industrie soient contraints de se coucher tard ! Je prends l'engagement de répondre par écrit aux questions précises qui m'ont été posées.

Ceux qui avaient refusé le budget il y a un an ont toutes les raisons, aujourd'hui, de l'accepter. D'ailleurs, ils ont dit à cette tribune qu'ils le feraient. Quant à ceux qui avaient jugé que le budget d'hier était déjà satisfaisant, ils ont encore plus de raisons de considérer que celui d'aujourd'hui est positif ! (Sourires. — Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)

C'est donc en toute sérénité que je vous demande de voter les différents articles de ce budget des transports. (Nouveaux applaudissements sur les mêmes travées.)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports et figurant aux états B et C ainsi que l'article 91.

ETAT B

M. le président. « Titre III, plus 540 750 279 francs. »

Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 500, présenté par MM. Cluzel, Salvi et les membres du groupe de l'U. C. D. P., tend à réduire ces crédits de 980 000 francs.

Le second, n° 502, présenté par M. Caillavet, au nom de la commission des finances, vise à réduire ces crédits de 800 000 francs.

La parole est à M. Cluzel, pour défendre l'amendement n° 500.

M. Jean Cluzel. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, pour la troisième fois consécutive dans notre assemblée se trouve soulevé le problème de l'obligation faite aux conducteurs de circuler en ville avec les codes allumés. Notre éminent collègue M. le président Edouard Bonnefous et moi-même avons déposé, lors de la séance du 6 décembre 1979, un amendement tendant à réduire les crédits du ministère des transports afin d'inciter le Gouvernement à revenir sur cette mesure inutile et dangereuse et dont la nécessité ne s'imposait pas.

A cette occasion, le président Bonnefous m'avait fait l'honneur de me demander de lire à la tribune une intervention qu'il avait préparée et qui soulignait les incidences financières de cette mesure ainsi que sa nocivité avérée.

La Commission mixte paritaire, qui s'était réunie le 12 décembre suivant, confirmait le vote du Sénat, ce qui constituait un élément important d'appréciation.

L'an dernier, au cours de la séance du 28 novembre, notre collègue et ami M. Henri Caillavet et, à nouveau, le président de la commission des finances, M. Bonnefous, déposaient un amendement ayant un objet identique.

Cet amendement, je le rappelle, avait emporté l'adhésion du Sénat à une très large majorité.

Parallèlement à ces interventions, de très nombreuses questions écrites ou questions orales ont été déposées sur le bureau des deux assemblées afin d'obtenir l'annulation de cette mesure qui a pu être qualifiée de véritable brimade.

Il s'agit, dans cette affaire, non pas d'une simple opposition entre le Parlement et une technocratie lointaine, mais d'un débat qui concerne l'ensemble des citoyens.

Notre collègue, M. Caillavet, rappelait, dans son intervention, l'opposition à cette mesure des cinquante et un automobile-club de France représentant 600 000 adhérents, l'opinion défavorable de l'association française des ophtalmologistes et il faisait état, enfin, des sondages effectués par de grands quotidiens régionaux auprès de leurs lecteurs.

Dans ses réponses successives, le gouvernement précédent a toujours invoqué la nécessité de laisser l'expérience se développer durant un laps de temps suffisant pour que cette mesure puisse être jugée en dehors de toutes réactions passionnelles, nous disait-on !

Le moment me paraît venu de reconnaître qu'il s'agit là d'une erreur et d'une décision arbitraire qui ne contribue en rien à l'amélioration de la circulation. Il est souhaitable de permettre aux automobilistes d'adapter le mode d'éclairage de leur véhicule — soit les veilleuses, soit les codes — à la qualité de l'éclairage urbain, et par conséquent d'effectuer leur choix librement, sous leur responsabilité.

Le Gouvernement manifesterait sa confiance dans les capacités de jugement de nos concitoyens en matière de conduite automobile en les laissant libres de se déterminer sur ce point.

En suivant le Sénat, il marquerait, par ailleurs, la nécessité de donner la primauté aux avis d'une assemblée parlementaire sur des mesures technocratiques dont le bien-fondé est plus que douteux.

Cela dit, je retire l'amendement n° 500 au bénéfice de l'amendement n° 502 présenté par la commission des finances.

Pour ne pas reprendre la parole tout à l'heure, j'indique tout de suite que je dépose, au nom de mon groupe, une demande de scrutin public sur l'amendement n° 502.

M. le président. L'amendement n° 500 est retiré.

La parole est à M. Caillavet, rapporteur spécial, pour soutenir l'amendement n° 502.

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial. Je serai d'autant plus bref que, ce matin, j'ai donné des arguments à M. le ministre d'Etat à l'appui de l'abrogation du décret en cause.

J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, malgré toutes les « prudences benoîtes » dont vous avez entouré votre propos, qu'à la limite vous souscriviez à la proposition de la commission des finances. Mais votre position n'est pas suffisamment claire et ferme pour qu'en cet instant je retire l'amendement de la commission des finances.

Alo's que nous souhaitons tous le changement — et là, il peut se faire très rapidement et sans bourse délier — je ne comprends pas pourquoi vous n'obtiendriez pas d'un conseil interministériel ce que nous demandons depuis trois ans.

Nous maintenons donc cet amendement avec la certitude — je rejoins là l'opinion exprimée par M. le président de la commission des finances — que, désormais, du fait de cette réduction des crédits de votre ministère, vous pourrez plus facilement être notre avocat et notre messenger fidèle, et que, fort de l'autorité des assemblées parlementaires, vous obtiendrez enfin du Gouvernement l'annulation de ce décret pour le plus grand bien des automobilistes.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai pris connaissance de toutes les études effectuées à ce sujet, des déclarations faites à la suite de cette décision et des statistiques dont nous disposons déjà relatives à la période d'application.

L'ensemble de ces données ne va pas dans le sens de la justification de cette mesure, mais plutôt en sens inverse.

J'ai entendu aussi le réquisitoire passionné et convaincant de M. Caillavet et j'en ai pris note.

En réponse à un argument avancé par M. Cluzel, je dirai qu'il serait paradoxal pour votre assemblée de sanctionner, en

la circonstance, non pas le gouvernement qui a pris la décision, mais celui qui est en place aujourd'hui et qui, par ma voix, exprime son sentiment à propos de cette décision.

En outre, supprimer des crédits destinés à l'information pourrait donner lieu à des interprétations bien différentes de la volonté des auteurs de l'amendement car ces crédits n'ont absolument aucun rapport avec l'usage des phares-code en ville. Aucune campagne d'information, en effet, n'est prévue pour 1982 à cet égard.

Telles sont les raisons pour lesquelles, ayant soigneusement écouté votre assemblée et compris son sentiment, je lui demande de renoncer à cet amendement.

M. André Méric. Je demande la parole.

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

M. André Méric. Ce matin, à la tribune du Sénat, M. le ministre d'Etat a laissé entendre que l'objet de l'amendement actuellement en discussion serait débattu par le Gouvernement avant la fin de l'année. Je voudrais que M. le ministre d'Etat nous le confirme car de sa réponse dépendra l'attitude du groupe socialiste.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je confirme qu'un comité interministériel est prévu pour le 22 décembre. Il traitera non pas uniquement de cette question, mais de l'ensemble des problèmes de la sécurité routière dont cette utilisation des phares-code fait partie.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial. Puisqu'il s'agit d'un amendement de la commission des finances, je ne peux pas le retirer.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 502, repoussé par le Gouvernement.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 30 :

Nombre des votants.....	298
Nombre des suffrages exprimés.....	288
Majorité absolue des suffrages exprimés..	145
Pour l'adoption	183
Contre	105

Le Sénat a adopté.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre III, ainsi modifiés.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV... plus 4 863 984 165 francs. »

La parole est à M. Claude Mont.

M. Claude Mont. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, la décision définitive fut prise, il y a quelques années, de désenclaver le Massif central et, tout d'abord, de relier Clermont-Ferrand par l'autoroute B 71 à la voie majeure de la vallée du Rhône.

La mise en service de ce nouvel itinéraire moderne était prévue pour la fin de l'année 1983.

Dans ce but, des travaux ont été progressivement et normalement financés et engagés. Mais, depuis le mois de juin, malgré maintes instances, il n'en est plus ainsi.

Le 19 septembre, monsieur le ministre d'Etat, vous avez accordé d'importants crédits nécessaires à la voirie de dégagement de Saint-Etienne. Puis, vous avez semblé suggérer que les 26 kilomètres d'achèvement de l'autoroute B 71 à l'entrée de Saint-Etienne devraient encore être étudiés, apparemment pour être traités en voie express à deux fois deux couloirs de circulation.

De fait, quelque temps plus tard, c'est cette solution que M. le préfet fit espérer à une délégation de la fédération départementale des maires que je conduisais. En toute hypothèse, il y aurait concertation et table ronde avec les élus avant la fin de l'année.

A ce jour, il n'en a rien été.

Mais vous m'avez assuré que le conseil de direction du fonds de développement économique et social, dans sa séance du 16 octobre, avait « arrêté le principe de lancement » de ces derniers travaux de l'autoroute « dès 1982 ».

Tout projet de construction d'une voie express est donc abandonné.

Ces derniers jours, le comité de direction du F.D.E.S. n'avait cependant pas encore autorisé la société des autoroutes du sud de la France à engager cette ultime opération. Et le temps presse.

La promesse de totale mise en service de l'autoroute B 71 en 1983 sera-t-elle tenue ? Monsieur le ministre d'Etat, pour les raisons économiques et sociales que vous connaissez, nous sommes nombreux à attendre votre réponse avec impatience.

Je dois aussi vous rappeler que, à la faveur d'une simple avance sollicitée de l'Etat, nous avions localement, et méritoirement, à la suite de l'abandon d'autres aménagements routiers fort lourds, dressé un plan de financement d'un échangeur dit « de Montbrison-Montrond-les-Bains » destiné à desservir convenablement la seconde sous-préfecture du département.

Permettez-vous dans le même temps, c'est-à-dire pour 1983, la réalisation de cet ouvrage tant souhaité et tant attendu par la population forézienne et monbrisonnaise et par ses élus ?

Enfin, je ne peux vous dissimuler la grave déception des responsables économiques autant que d'une large majorité de la région roannaise à constater que votre représentant n'a manifestement pris aucun engagement clair et ferme au cours d'une concertation, le 14 novembre dernier, au sujet du désenclavement de l'arrondissement de Roanne par la route et par la voie ferrée, en particulier pour l'amorce d'une liaison Balbigny-Lyon, articulée sur l'autoroute B 71, et pour le raccordement de Roanne au T.G.V., dont votre collègue M. Auroux disait cependant, dès le mois de décembre 1979, qu'il garantirait pour sa ville « l'indispensable maintien de son activité économique ». Le T.G.V. est récemment devenu un important facteur de la vitalité générale des régions desservies.

Le temps est venu de résoudre, dans l'intérêt public, les sérieux problèmes, longuement étudiés, que je viens d'évoquer. Il nous faut prendre conscience de nos devoirs et de nos responsabilités.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je m'étonne de l'intervention de M. le sénateur Mont ; elle contient, en effet, de nombreuses inexactitudes. Par ailleurs, je connais un peu le département de la Loire, et je peux dire que M. Mont était moins critique dans le passé ; pourtant, il serait justifié, au vu de la situation, qu'on l'ait été plus hier et qu'on le soit moins aujourd'hui.

M. Claude Mont. Vous n'avez pas été très attentif.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. S'agissant de l'affirmation selon laquelle l'autoroute B 71 aurait pu être achevée à la fin de 1983, je répondrai qu'il en était de cette promesse comme des autres : beaucoup de promesses ont été faites dans le passé, notamment en ce qui concerne la programmation des autoroutes, mais, au vu des résultats, on constate qu'elles n'ont pas été tenues. Cette promesse ne l'aurait pas été plus que les autres ; il suffit de voir où l'on en était cette année ; en tout état de cause, la date de 1983 ne peut pas être revendiquée contre le Gouvernement que je représente ici.

En ce qui concerne la section Feurs—Saint-Etienne, c'est-à-dire la dernière section qui restait à programmer sur l'autoroute Clermont—Saint-Etienne, vous faites état, monsieur Mont, d'informations qui n'ont rien à voir avec la réalité et qui retardent sur celle-ci. En effet, la décision de réaliser cette dernière section autoroutière a été prise en 1982; le F.D.E.S. s'est prononcé sur ce point sans aucune espèce d'ambiguïté et si les crédits n'ont pas été encore engagés, c'est tout simplement parce que nous sommes encore en 1981; ils le seront en 1982. Cette réalisation sera donc conduite normalement à son terme.

A propos de l'échangeur de Montbrison, nous nous heurtons à un problème qui est celui de la politique autoroutière elle-même: si, s'agissant d'un certain nombre de liaisons, on avait réalisé des voies rapides plutôt que des autoroutes, on aurait des échangeurs avec toutes les agglomérations, et cela aurait coûté moins cher. Mais on a choisi l'autoroute pour le péage, ainsi l'a voulu la politique précédente, politique que vous avez toujours soutenue. Voilà pourquoi il n'y a pas d'échangeur en direction de Montbrison. Je ne peux pas être mis en cause à propos de ce choix.

Néanmoins, j'ai discuté de cette question, je l'ai étudiée. Le principe de cet échangeur peut être retenu à terme. Mais, étant donné le trafic qui est induit, étant donné que, sur une autoroute, on ne peut pas mettre un échangeur tous les trois kilomètres, il y a un problème. Peut-être pourrions-nous réaliser cet échangeur plus rapidement s'il y a accord avec le département et avec la région.

Voilà ce que je voulais dire sur cette intervention qui, je le répète, m'a quelque peu surpris.

M. le président. La parole est à M. Rigou, pour explication de vote.

M. Michel Rigou. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet de budget des transports exprime la politique nouvelle voulue par le pays et à laquelle les radicaux de gauche ont largement contribué; il privilégie les créations d'emplois et la relance de l'économie; pour preuve, l'augmentation globale de 21 p. 100 en moyenne, avec une place importante aux investissements publics.

Je ne retiendrai que les évolutions les plus significatives: augmentation de 55,4 p. 100 des programmes aéronautiques; augmentation de 30,4 p. 100 pour les équipements des transports urbains et interurbains; augmentation de 27,8 p. 100 pour l'entretien du réseau routier.

La priorité est donnée à l'entretien, à la sécurité, aux rocades et déviations pour réduire les nuisances, ainsi qu'au remplacement des moyens de sécurité aérienne — 201 emplois sont créés — et de la météo.

Toutes ces actions ont pour objet la satisfaction des besoins des usagers dans leurs déplacements quotidiens, avec une nette amélioration du service rendu.

Ce projet de budget prépare la nouvelle politique des transports à laquelle les radicaux de gauche sont très attachés. L'amélioration de la qualité de la vie a toujours été notre objectif.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre d'Etat, les sénateurs radicaux de gauche voteront votre budget.

M. Claude Mont. Je demande la parole.

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

M. Claude Mont. A mon tour, je suis fort surpris de la réaction de M. le ministre d'Etat aux constatations que j'ai faites.

Reprenons-les.

Si l'avis de mise en service de l'autoroute B 71 en 1983 a été fait, il l'a été très régulièrement par la société des autoroutes du sud de la France. Il ne s'agit pas d'une querelle ou d'une affirmation politique aventurée. Je voudrais qu'il m'en soit donné acte.

Alors, apaisons-nous en ce qui concerne cette échéance et revenons aux décisions qui viennent d'être prises.

N'avez-vous pas remarqué que je ne les avais pas ignorées? J'avais même indiqué que vous m'aviez signalé que le comité de direction du fonds de développement économique et social en avait été saisi, qu'il en avait peut-être délibéré, le 16 octobre, je crois; j'avais simplement signalé qu'à ce jour sa décision n'avait pas encore été communiquée à la société des autoroutes du sud de la France. Il s'agissait de savoir dans quel délai les initiatives pourraient être prises à seule fin que la dernière

section de cette autoroute B 71 pût être traitée correctement, convenablement et que l'ensemble de cette autoroute fût mise en service en 1983, comme cela avait été annoncé.

Je ne fais pas de querelle politique. Peut-être vous êtes-vous trompé sur les intentions. Cela arrive à tout le monde!

J'ajouterai que, de surprise en surprise, j'ai noté que vous ne m'aviez absolument pas répondu à propos du désenclavement de l'arrondissement de Roanne. Dont acte! Mes questions demeurent.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre d'Etat.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Je n'ai pas de goût particulier pour les dialogues de sourds. Ainsi ne retiendrai-je pas davantage l'attention de cette assemblée.

Mais puisque je suis mis en cause en ce qui concerne Roanne, j'indique que le travail réalisé par mon représentant, dans une concertation sérieuse et approfondie avec les élus du secteur, a, d'ores et déjà, permis d'aboutir à de premières conclusions, qui sont tout à fait intéressantes et positives.

Je pense que nous serons en mesure, au cours de la période qui vient, de prendre des décisions concernant les transports et les voies routières, décisions qui trancheront avec le passé et marqueront, sans aucun doute, une amélioration de la situation dans ce secteur.

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

Je mets aux voix les crédits figurant au titre IV.

Je suis saisi de deux demandes de scrutin public émanant l'une du groupe du rassemblement pour la République et de l'union des républicains et des indépendants.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 31:

Nombre des votants	295
Nombre des suffrages exprimés	288
Majorité absolue des suffrages exprimés.	145)

Pour l'adoption	115
Contre	173

Le Sénat n'a pas adopté.

ETAT C

M. le président. « Titre V. — Autorisations de programme: 8 609 252 000 francs. — (Adopté.)

« Crédits de paiement: 3 916 431 000 francs. — (Adopté.)

« Titre VI. — Autorisations de programme: 991 335 000 francs. — (Adopté.)

« Crédits de paiement: 231 420 000 francs. » — (Adopté.)

Article 91.

M. le président. « Art. 91. — Les dispositions de l'article 1^{er} de la loi n° 77-1410 du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1982. » — (Adopté.)

Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

Industrie.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère de l'industrie.

La parole est à M. le ministre.

M. Pierre Dreyfus, ministre de l'industrie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous présente, aujourd'hui, un budget en forte progression, qui donne les moyens à l'Etat d'inciter les entreprises à se moderniser et à créer des

emplois. Je suis heureux de saisir l'occasion de ce débat budgétaire pour présenter à la Haute Assemblée les projets de politique industrielle que la loi de finances permettra de concrétiser si les entreprises savent saisir les nouvelles chances que leur donne l'Etat.

Le budget du ministère de l'industrie pour 1982 s'élève à 10 400 millions de francs en autorisations de programme et dépenses ordinaires. Si l'on tient compte des dotations des grands organismes de recherche, dont la tutelle industrielle reste au ministère de l'industrie, le budget qui vous est présenté connaît une croissance de 50 p. 100 par rapport à 1981.

Je vous exposerai successivement les objectifs de la politique industrielle du Gouvernement, les premières applications de nos principes mis en œuvre avec les professionnels et, enfin, les méthodes que nous utiliserons pour animer, avec cohérence et pragmatisme, un renouveau de l'industrie qui ne laisse aucun secteur à l'écart.

Les premiers mois de notre action ont été occupés à organiser le processus de nationalisation. Il en sortira un instrument efficace de politique industrielle d'une exceptionnelle efficacité.

Mais force est de dire que nos premiers mois auront été également dominés par la tâche pénible du redressement de nombreuses entreprises dont les défaillances étaient restées masquées jusqu'à l'été.

Les situations douloureuses de ces entreprises, que sont venus me présenter des chefs d'entreprise et des délégations ouvrières, traduisent, certes, l'intensité de la crise économique, mais trop souvent également une imprévoyance de la gestion ou une insuffisance de la politique industrielle elle-même.

Dans le cas du textile, par exemple, la France s'engage dans le renouveau avec trop de retard. Les Américains ou les Allemands ont pris dix ans d'avance dans l'assainissement de ce secteur, trop vite condamné en France et asphyxié par le déclin des investissements.

Les défaillances d'entreprises méritent nos efforts, mais ceux-ci doivent être coordonnés dans des programmes d'action, qui dépassent le niveau de l'entreprise individuelle. Le dépôt de bilan d'une grande entreprise doit être évité par tous les moyens, mais il faut lui assurer un avenir viable et non une condition d'assistée.

Quand j'ai trouvé sur mon bureau, à mon arrivée au ministère, le dossier de Boussac-Saint-Frères ou celui de Liné ou celui de Logabax, j'ai adopté pour règle d'inclure le redressement de ces firmes dans des politiques cohérentes du textile, de la machine-outil et de l'informatique.

C'est dire que, derrière chacune de nos interventions, même ponctuelles, doivent apparaître les objectifs de la nouvelle politique industrielle. J'en dégagerai cinq que le Gouvernement considère comme essentiels.

L'emploi industriel est notre priorité.

Nos entreprises doivent s'appuyer sur les travailleurs pour améliorer la qualité de leur production. La qualité de la production, c'est d'abord la qualité des hommes et la qualité des hommes passe par de bonnes conditions d'emploi.

Pour ce qui est du nombre des emplois, il faut être réaliste. C'est progressivement que nous chercherons à le stabiliser ou à le faire progresser. De 1974 à 1981, l'industrie a perdu plus de 500 000 emplois, ce n'est pas une situation que l'on renverse en un jour.

Toutefois, les petites et moyennes industries, dans certains secteurs porteurs, peuvent encore créer des emplois nouveaux et nous les y encouragerons. Dans certains secteurs dont les marchés sont saturés, nous tenterons de stabiliser l'emploi par la modernisation et la diversification.

Le marché intérieur doit être mieux servi par l'industrie nationale. Chacune de nos actions sectorielles utilise la reconquête du marché intérieur comme l'un de ses éléments essentiels.

C'est le cas dans le plan que nous avons élaboré pour le secteur du jouet et dans celui que nous préparons pour la machine-outil. Ce n'est que par le rétablissement de la compétitivité et de la créativité que nous réussirons.

Notre troisième objectif est tout à fait solidaire du précédent. C'est un objectif de qualité dans la production. Les moyens financiers pour la promotion de la qualité, de la sécurité industrielle et de la normalisation sont sensiblement accrus dans le budget pour 1982, et tous les efforts d'incitation à l'investissement devront aboutir, grâce à la modernisation, notamment à l'automatisation, à un progrès en qualité.

Il est évidemment nécessaire d'agir également sur le renforcement de notre appareil productif. Nous avons besoin d'un tissu industriel plus homogène. La politique du Gouvernement bénéficiera de diverses manières aux petites et moyennes industries.

La décentralisation, l'aménagement du territoire, la régionalisation du Plan, les réformes de structure du système bancaire créeront un environnement favorable aux P.M.I. Elles sont aujourd'hui trop souvent loin des décisions, des informations et de la recherche.

La politique industrielle prendra également sa part dans le soutien aux petites et moyennes industries : c'est l'objectif essentiel des crédits de politique industrielle que de leur permettre de prendre des risques à long terme.

Nous travaillerons en concertation avec les chefs d'entreprises et les travailleurs des P.M.I. pour nous attaquer à leurs problèmes spécifiques : l'insuffisance de fonds propres en cas de forte croissance, l'inorganisation des relations de sous-traitance, la maîtrise des coûts salariaux.

Enfin, notre politique industrielle sera cohérente avec la politique énergétique. Cette politique est de nature à contribuer à l'indépendance et à la sécurité de la France. En faisant une part encore plus large que dans le passé aux économies d'énergie, elle contribue à abaisser le coût de revient des produits et à susciter des investissements de renouvellement. Les deux aspects de notre politique sont donc bien solidaires.

L'application des principes de notre nouvelle politique industrielle, à la fois volontariste et pragmatique, exigeait des moyens accrus. Le budget que vous présente le Gouvernement permet à l'Etat de faire un effort plus soutenu au service de notre industrie.

Les crédits d'intervention connaissent une forte augmentation puisqu'ils sont multipliés par trois et passent à 2 258 millions de francs. Ces crédits s'insèrent dans l'ensemble des aides de l'Etat à l'industrie, qui, sous toutes leurs formes, représentent près de 34 400 millions de francs. Les crédits de politique industrielle visent à faciliter les choix stratégiques des entreprises et non à les assister. Ils permettent au ministère de l'industrie de jouer pleinement son rôle d'expert industriel du Gouvernement.

Ces crédits seraient pourtant tout à fait insuffisants si les entreprises et les banques ne venaient en relayer les effets. Ils permettent seulement de créer des occasions pour les entreprises. Nous sommes dans une économie de marché. Les entreprises doivent donc être le plus dynamiques possible, car l'Etat ne se substituera pas à leurs responsables.

Quelles seront les priorités de l'Etat ?

Compte tenu des moyens limités au regard des besoins de financement de l'industrie, mon ministère se doit d'être pragmatique dans ses choix. Ce sont les entreprises elles-mêmes qui investissent en respectant les signaux du marché, et notamment du marché mondial. L'Etat ne peut intervenir que pour infléchir les choix ou en réduire les risques à long terme.

Nous serons donc conduits à intervenir surtout sur deux fronts : le soutien aux industries de pointe et le redressement des secteurs qui connaissent des difficultés temporaires. Il n'y a pas de contradiction entre ces deux projets : une industrie de technologie avancée qui prendrait appui sur des secteurs traditionnels délaissés ne serait pas viable. Une structure industrielle nationale, pour un pays de la dimension de la France qui a une vocation de généraliste, se doit d'être cohérente, tous les secteurs étant, en réalité, interdépendants.

C'est le rôle de l'Etat d'identifier les branches d'activité dont les faiblesses spécifiques compromettraient les autres branches utilisatrices. L'industrie est solidaire. On ne saurait donc condamner, ni même délaissier, aucun secteur.

Je peux vous exposer les premières applications de nos principes de politique industrielle.

Tout d'abord, la France sera encore plus active dans le domaine des industries de pointe. Il n'y a pas, en effet, de politique hardie de la recherche sans la politique industrielle qui la rend possible. C'est ainsi que notre politique électronique et informatique sera renforcée, grâce à une majoration de 80 p. 100 des crédits que nous vous proposons de lui consacrer.

Dans ce secteur décisif pour la productivité et la compétitivité de l'ensemble de l'économie, nous agissons de trois façons significatives. Tout d'abord, les crédits de politique industrielle permettront d'engager un nouveau plan « composants » ; ensuite, le développement de la filière sera encouragé par l'action sur

les créneaux en très forte croissance, comme la bureautique et la robotique dont nous faciliterons, en outre, la pénétration et l'adaptation aux besoins des utilisateurs; enfin, la nationalisation des principaux groupes engagés dans la production permettra d'agir de façon coordonnée en mettant en œuvre des moyens industriels de nature à compenser, dans l'avenir, le retard pris dans le passé du fait de la dispersion entre les producteurs nationaux qui n'étaient pas solidaires et qui n'atteignaient pas la taille critique.

Les recherches de base indispensables au développement durable de l'industrie seront menées avec des moyens accrus par l'institut national de recherche d'informatique et d'automatique et par l'agence de l'informatique.

De même, notre effort national de développement d'une industrie spatiale forte sera accru par l'intermédiaire du centre national d'études spatiales.

Dans le cas de la chimie, on voit très clairement combien les industries de pointe sont solidaires des activités traditionnelles. Les développements les plus prometteurs de la chimie fine et des biotechnologies ne pourront se faire que si nous renforçons une filière chimique qui souffre de deux faiblesses: d'une part, les surcapacités de la pétrochimie et de la chimie organique lourde et, d'autre part, une forte pénétration étrangère sur le marché des engrais.

Là encore, les effets positifs de la nationalisation et l'usage des crédits de politique industrielle nous donnent une chance de dominer des problèmes qui pouvaient paraître insurmontables à des entreprises privées du fait de leur taille et de leur vulnérabilité dans les stratégies du long terme.

Nous pouvons déjà dessiner ce que sera l'intervention de l'Etat dans les secteurs traditionnels dont les marchés sont stagnants ou déclinants. Nous avons entrepris de nombreuses actions dont certaines ont abouti dans les tout derniers jours grâce à la bonne qualité des relations que nous entretenons avec les professionnels. Les hésitations des chefs d'entreprise s'estompent, en réalité, quand nous travaillons ensemble sur des dossiers concrets.

Le secteur de l'ameublement donne un bon exemple de nos programmes concertés: la reconquête du marché intérieur a été l'objectif principal de notre action. La réussite de ce programme est entre les mains des professionnels eux-mêmes, fabricants et distributeurs, regroupés au sein d'un institut de filières: l'institut de promotion et d'études de l'ameublement.

De même, nous avons retenu, dans l'industrie des jeux et du jouet, une solution pragmatique et nouvelle: nous constituons une société semipublique qui animera la création, réalisera des prototypes, financera des premières séries, assurera la promotion de l'exportation et la coordination entre fabricants et fournisseurs, notamment dans le domaine des composants électroniques.

Selon les mêmes principes, nous avons, très récemment, conclu un accord avec les professionnels du cuir et de la chaussure, accord qui associera les producteurs et les distributeurs avec pour objectif de tendre au rééquilibrage de la balance commerciale. Dans ces industries, plus de 100 000 salariés sont impliqués. L'objectif est de reconquérir une part du marché intérieur équivalant à 20 millions de paires de chaussures d'ici à dix-huit mois, et d'augmenter les exportations de 20 p. 100 dans les trois ans. Encore faut-il, pour réussir, s'attaquer aux problèmes qui affectent toute la « filière cuir », et notamment éliminer la spéculation qui règne sur le marché des peaux brutes.

Nous vous proposerons prochainement, avec notre collègue ministre de l'agriculture, un texte législatif mettant en place, dans les régions, des établissements destinés à régulariser l'offre des peaux et à favoriser la transparence des cours. Seule cette réforme de structure rendrait efficace le « plan tannerie » qui consiste en un apport de fonds propres et en la création de quatre unités régionales de prêtage.

Il est en effet anormal que 80 p. 100 des peaux de bêtes abattues en France soient exportées et nous reviennent traitées. Ainsi interviendrons-nous sur les points les plus sensibles de la « filière cuir ».

Dans le cas du secteur textile-habillement, le Gouvernement a pu annoncer, après quelques mois de travail avec les partenaires intéressés, la mise en œuvre d'une stratégie sans précédent. La collectivité nationale entreprend enfin l'effort qui est dû à un secteur employant 550 000 personnes et réalisant un chiffre d'affaires d'environ 100 milliards de francs.

J'ai défendu naturellement à Bruxelles notre point de vue dans la négociation sur l'accord multifibres avec une fermeté sans équivoque, croyez-moi, et une totale détermination à mettre en œuvre tous les moyens qui permettront, dans l'avenir, d'éviter les fraudes. En outre, sur le plan intérieur, nous travaillons pour laisser aux entreprises le temps de se redresser. L'allègement des cotisations sociales va dans ce sens.

En contrepartie, les entreprises souscriront des engagements en matière d'investissement et de maintien de l'emploi. Ces engagements se situent à l'intérieur d'un accord-cadre négocié à l'échelle de toute la profession. Jamais n'avait été défini un programme sectoriel aussi complet.

C'est dans le même esprit que mon département prépare, avec les entreprises, un programme de consolidation et d'essor de la machine-outil. Vingt mille travailleurs sont directement concernés; mais, en réalité, toutes les industries manufacturières qui emploient 3 500 personnes seront positivement affectées si notre industrie des machines gagne en efficacité.

Je vous ai présenté quelques exemples de nos interventions de politique industrielle dont les maître-mots seront la solidarité, le réalisme, la concertation, le pragmatisme et l'esprit d'entreprise. Ces actions sont complétées par les crédits affectés à la politique de qualité et de sécurité. Ceux-ci marquent une progression de 42 p. 100 qui permettra le développement de notre appareil de normalisation. La sécurité industrielle et la sûreté des installations nucléaires obtiennent également des crédits et des moyens en hommes fortement accrus.

En ce qui regarde la politique énergétique, M. Hervé vous exposera la politique du Gouvernement en ce domaine, politique qui répond à trois exigences: d'une part, l'utilisation rationnelle de l'énergie; d'autre part, le soutien à la production nationale; enfin, la démocratisation des procédures et des institutions.

L'ensemble des crédits consacrés à l'énergie atteint 6.363 millions de francs, 803 millions étant affectés à notre politique d'indépendance dans nos approvisionnements en matières premières.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les crédits que nous vous proposons d'adopter nous donneront les moyens d'entamer une politique industrielle vigoureuse et sans exclusive sectorielle. L'Etat ne touchera pas à tout. Son rôle est d'intervenir pour empêcher des secteurs ou des régions de déperir.

Pour mener à bien cette politique, mon département voit ses crédits de fonctionnement et d'équipement présenter une hausse raisonnable et nécessaire de 33 p. 100 en autorisations de programme et de 25 p. 100 en crédits de paiement et dépenses ordinaires.

C'est ainsi que les directions interdépartementales de l'industrie, structures proches des entreprises et spécialement des petites et moyennes industries, voient leur rôle sensiblement accru. Comme le montre déjà l'exemple du programme stratégique dans le textile, l'action régionale est fondamentale pour le succès de la politique industrielle.

A l'occasion d'une réorganisation de mes services en vue de leurs nouvelles missions, j'ai créé une direction générale des stratégies industrielles. Nous comptons sur une administration qui soit de plus en plus proche des entreprises, de leurs gestionnaires et de leurs travailleurs.

Le Gouvernement est en train de préparer une refonte des systèmes d'aide à l'industrie pour assurer leur cohérence et leur efficacité. Nous tirerons les conséquences de l'expérience positive du C. O. D. I. S. — comité d'orientation des actions de développement industriel à caractère stratégique — pour élargir sa capacité d'intervention.

Bien que les nationalisations des groupes industriels n'aient pas d'incidence budgétaire dans les crédits de mon département, vous ne comprendriez pas que je ne vous expose pas combien le secteur public est appelé à jouer un rôle efficace dans la politique industrielle.

Les entreprises industrielles nationalisées définiront avec la puissance publique leurs orientations stratégiques pour plusieurs années. Cette concertation donnera lieu à une convention, c'est-à-dire un engagement réciproque. Nous demanderons aux entreprises publiques de prendre en considération l'intérêt collectif quand celui-ci n'est pas contradictoire avec leurs intérêts industriels.

Nous avons une expérience favorable à cet égard: les grandes entreprises nationales ont réalisé depuis sept ans des investissements « contrat-cycliques » qui ont soutenu la croissance tout en

renforçant leur capacité productive ; la régie Renault a toujours su se comporter en bon industriel, tout en assurant de façon pragmatique un rôle avancé dans le domaine social, dans l'aménagement du territoire et dans le dynamisme de certains secteurs complémentaires de son activité principale. Tout indique que les entreprises qui seront prochainement nationalisées joueront le même rôle d'entraîneur dans le système productif sans sortir de leur métier d'industriel.

Mais, une fois définis les termes des conventions, il ne sera pas question d'intervenir dans la gestion des sociétés nationales. Aucune structure bureaucratique ne devra s'immiscer dans les choix d'investissement. L'autonomie de gestion ne sera pas un vain mot. De même, l'Etat ne faussera pas la concurrence, car les firmes publiques ne doivent pas être abritées ; nous attendons d'elles, au contraire, qu'elles cherchent à accroître le nombre de leurs positions concurrentielles favorables. Elles opèrent sur le marché : elles ont, certes, une sécurité plus grande pour leur choix de long terme, mais cet atout servira à prendre plus de risques et non pas moins.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, dans notre économie, l'Etat est désormais au service d'un renforcement des entreprises dans tous les secteurs où le marché se montrera défaillant et dans ceux où nous devons engager des reconversions et obtenir un répit pour les entreprises.

L'Etat, pour autant, ne veut ni ne peut tout faire. L'esprit d'entreprise et la qualité du travail des hommes qui produisent, qui vendent, qui créent et qui gèrent restent les vraies conditions de l'essor de notre industrie. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.)*

M. le président. Mes chers collègues, M. Edmond Hervé, ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie, sera ce soir parmi nous. Le Sénat voudra sans doute interrompre ses travaux jusqu'à vingt et une heures trente. *(Assentiment.)*

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt minutes, est reprise à vingt et une heures trente minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion des dispositions du projet de loi de finances concernant l'industrie.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Edmond Hervé, ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie. Monsieur le président, mesdames messieurs les sénateurs, je voudrais vous présenter les grandes lignes de ce projet de budget, qui retrace financièrement les choix que j'avais eu l'occasion de défendre devant votre Haute Assemblée le 2 octobre dernier et qui avaient été acceptés par l'Assemblée nationale le 7 octobre.

Vous connaissez nos objectifs. Actuellement le niveau de dépendance de notre pays est de l'ordre de 70 p. 100. Nous souhaiterions, à l'horizon 1990, le ramener à 50 p. 100 et faire de l'énergie un moteur de croissance économique, de notre développement national et international, en faire, bien évidemment, un élément de souveraineté et le conjuguer de façon constante avec l'exigence démocratique.

Nous avons quatre grandes orientations. En effet, la maîtrise de l'énergie que nous recherchons doit se fonder sur une utilisation rationnelle de ladite énergie qui dépasse de très loin les économies d'énergie au sens traditionnel terme, une promotion des énergies nouvelles et renouvelables par un effort de recherche très poussé, un retour au charbon et un développement contrôlé du nucléaire, le tout se fondant sur le principe de la responsabilité du citoyen.

Permettez, monsieur le président, mesdames, messieurs, que je développe chacun de ces points. Voyons d'abord l'utilisation rationnelle de l'énergie. En 1982, la subvention allant à l'Agence pour les économies d'énergie atteindra 1 milliard de francs, contre 628 millions de francs en 1981, soit une augmentation de 59 p. 100.

Cette subvention sera utilisée pour aider différents investissements, concourir à des opérations d'innovation. Bien évidemment, un certain nombre d'incitations financières et fiscales sont proposées. Vous savez que parmi les innovations d'incitation figure la création d'un « compte d'épargne énergie » qui pourra trouver application dès le 1^{er} janvier 1982.

Deuxième grande orientation, nous visons à la promotion des énergies nouvelles et renouvelables. La recherche est l'axe prioritaire de cette promotion puisque, si le Parlement le veut bien, là encore, de 1981 à 1985, notre effort de recherche sera triplé. C'est ainsi que nous pourrions préparer la place exacte des énergies nouvelles et renouvelables au cours de la dernière décennie de ce vingtième siècle.

Nous estimons qu'il est possible, d'ici à 1990, par cet effort de recherche et de décentralisation, de tripler leur part dans le bilan énergétique. Je vous cite quelques chiffres : les crédits de géothermie vont augmenter de 41,2 p. 100, passant de 60,2 millions de francs en 1981 à 85 millions de francs en 1982. Cette augmentation s'accompagnera d'une modification du régime d'aide actuel qui tient compte du plus grand intérêt porté à ce type d'opérations par les collectivités locales et les exploitants de chauffage.

Je vous prie également de noter l'augmentation de la subvention du Commissariat à l'énergie solaire, puisque cette subvention atteindra 49 p. 100 de plus en 1982 qu'en 1981.

Je me permets de vous rappeler l'enjeu exact de cette promotion des énergies nouvelles et renouvelables. C'est un élément déterminant pour notre équilibre énergétique et une voie de transition pour le troisième millénaire. D'autre part, en promouvant ces énergies nouvelles et renouvelables, nous enrichissons le contenu du transfert technologique qui est susceptibles d'exister et d'être développé avec les pays du tiers monde.

Troisième grande orientation : le retour au charbon par un soutien de la production nationale. Je me permettrai simplement de vous rappeler que le charbon est aujourd'hui, à l'échelon mondial, la ressource énergétique la plus importante, et la France commettrait une erreur si elle abandonnait sa place sur le marché mondial charbonnier.

C'est au nom de cette diversification d'approvisionnements qui fonde notre indépendance que nous rappelons et que nous organisons ce retour au charbon. Là aussi, si vous le voulez bien, je vous citerai quelques chiffres. La subvention aux Charbonnages de France passera de 3 990 millions de francs en 1981 à 5 160 millions de francs en 1982, ce qui représente une augmentation de 29 p. 100.

Cette dotation permettra de faire passer le plan de production de 1982 de 18,2 à 19,6 millions de tonnes.

Il s'agit là d'un véritable redressement de la tendance, redressement qui sera concrétisé par le contrat de programme que nous sommes actuellement en train de négocier avec Charbonnages de France.

A ce sujet, je vous rappellerai que ce contrat, qui est en cours de négociation, comprendra un programme pluriannuel d'investissements et, également, un nouveau plan de prospection. En outre, nous avons décidé de fixer à 2,5 centimes par thermie l'intervention au bénéfice de notre charbon national.

Dans un premier temps, il s'agira de stabiliser notre production nationale pour la réorienter vers la hausse. Nous poursuivrons nos efforts pour que l'utilisation industrielle de ce charbon puisse se développer, efforts qui ne porteront pas simplement sur l'extraction ou l'utilisation industrielle mais également sur tout ce qui touche à l'industrie charbonnière : je pense aux transports, aux différentes techniques telles que la gazéification, autant de choses qui appartiennent à notre tradition charbonnière française et qui sont susceptibles d'alimenter avantageusement nos exportations.

Voilà, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, très simplement résumés les principaux aspects significatifs de ce projet de budget. J'ajouterai que, cohérent avec nos objectifs de politique énergétique, il l'est également avec nos objectifs de croissance économique et de développement social. Bien évidemment, ces objectifs sont les expressions de cette volonté de maîtrise de l'énergie.

Comme le budget que vous a présenté M. Dreyfus, le budget de l'énergie va apporter à des secteurs entiers de notre industrie, notamment aux petites et moyennes entreprises, des possibilités nouvelles de développement et de compétitivité et, par conséquent, de créations d'emplois.

Permettez-moi, simplement, de vous rappeler qu'à l'horizon 1990, si nous obtenons un investissement annuel en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie compris entre 33 milliards et 45 milliards de francs, c'est quelque 230 000 à 330 000 emplois qui peuvent être créés *(Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)*

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

M. René Tomasinì, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, la présentation du budget de l'industrie dont j'ai l'honneur d'être le rapporteur au nom de votre commission des finances est, comme vous ne l'ignorez pas, le fruit des travaux animés par notre très éminent collègue, M. le président Edouard Bonnefous.

Ce budget traduit les orientations de la politique industrielle que le Gouvernement actuel entend mener. Cependant, il doit être apprécié à la lumière du changement radical d'option, voire de logique économique, que désire suivre désormais la nouvelle majorité.

Mon propos ne relève en aucun cas du procès d'intention, car il s'appuie sur la simple observation des faits et sur les déclarations de ceux qui ont en charge la conduite des affaires de notre pays.

Ce budget obéit à des motivations particulières que nous avons déjà eu l'occasion d'évoquer — vous vous en souvenez, mes chers collègues — lors des récents débats sur les nationalisations. Il s'inscrit dans un contexte économique et social très perturbé tant au niveau national qu'international.

C'est dire que la tâche de votre commission des finances n'a pas été facilitée par l'apparition ou par l'amplification de ces nouveaux paramètres qui relativisent quelque peu l'approche purement budgétaire du problème.

C'est en ayant le souci constant de resituer le budget de l'industrie dans un ensemble global que nous en avons examiné les différents chapitres. Nous avons été puissamment aidés en cela par le remarquable rapport de notre collègue et ami M. Maurice Blin, rapporteur général de la commission des finances, dont le très éclairant rapport général sert, si j'ose dire, de toile de fond à nos travaux de commission.

Monsieur le ministre, comme vous le déclariez très récemment à un grand magazine économique, votre « politique industrielle consiste avant tout à préserver à notre pays une industrie compétitive et créatrice d'emplois ». « Pour cela » — ajoutiez-vous — « il faut encourager les efforts créateurs, les initiatives publiques et privées, les investissements bien préparés. Il faut aussi » — disiez-vous — « reconquérir notre marché intérieur ».

Vous évoquiez également « l'intérêt national » et je pense que vous englobiez, entre autres choses, dans cette expression la nécessité sans cesse respectée par les gouvernements de la V^e République d'assurer de façon optimale notre indépendance nationale.

Ce sont, je l'avoue, des objectifs auxquels on ne peut que souscrire, étant entendu que leur réalisation ne sera possible que si les autres éléments, notamment fiscaux, de la politique économique suivie par l'actuel Gouvernement ne viennent pas réduire à néant les prémices contenues dans le budget de l'industrie.

En outre, la réponse à ces interrogations et la traduction de votre politique industrielle doivent normalement se retrouver dans l'effort budgétaire très lourd que la nation consent globalement cette année.

Auparavant, je regrette, mes chers collègues, que, malgré une lettre de rappel en date du 16 octobre 1981, M. le ministre de l'industrie n'ait pas jugé bon de me communiquer les réponses de ses services au questionnaire portant sur les projets de nationalisation d'entreprises industrielles. Ce questionnaire lui avait pourtant été adressé le 9 juillet 1981. Je souhaiterais, à cette occasion, que l'on ne me réponde pas que ce questionnaire intéressait le secrétariat d'Etat chargé de l'extension du secteur public. Je pense, en effet, que le ministère de l'industrie doit avoir quelques idées sur les nationalisations et qu'il a été associé aux travaux préparatoires du projet de loi.

Cela dit, l'examen approfondi des différents chapitres du budget de l'industrie nous autorise à une quadruple constatation. Il présente, en effet, une exigence constante, à savoir l'indépendance nationale, un pari hasardeux, à savoir la compétitivité et la productivité de nos entreprises, des perspectives incertaines, à savoir les choix de stratégie industrielle, enfin, une interrogation, à savoir la création d'emplois.

Une exigence constante : l'indépendance nationale. Elle provient du fait que l'industrie française doit s'adapter, dans le cadre d'une économie ouverte sur l'extérieur, dans un contexte

mondial en pleine évolution. Cela suppose que nous tendions vers une certaine indépendance énergétique et que nous assurions un approvisionnement régulier en matières premières à notre pays qui en est — chacun le sait bien — cruellement dépourvu. L'objectif global est de desserrer l'étau des contraintes externes qui pèsent sur l'économie française.

Une satisfaction tempérée : la politique des matières premières.

Les moyens accordés au financement de la politique des matières premières progressent, d'un exercice à l'autre, de 57,27 p. 100, atteignant près de 800 millions de francs en 1982. L'accroissement des dotations est dû : à l'augmentation du montant de la subvention destinée à la caisse française des matières premières en vue de couvrir les frais financiers et de gestion du stock de sécurité ; à la progression des crédits affectés au financement du programme « nodules » pour encourager l'effort de prospection et d'évaluation des gisements.

Votre rapporteur spécial constate, avec une certaine satisfaction, que la caisse française des matières premières disposera de ressources accrues. Ces ressources supplémentaires devraient lui permettre d'intensifier son programme d'achat. Une deuxième tranche portant sur 1,8 milliard de francs est prévue à la fin de 1983, succédant ainsi à la tranche actuellement en cours de réalisation portant sur 1,6 milliard de francs de 1980 à 1983. Mais l'effort entrepris en ce domaine, qui est tout à fait nécessaire compte tenu des incertitudes qui affectent la situation géopolitique mondiale, devra être poursuivi au cours des prochaines années.

Une préoccupation grave : l'avenir de la politique de l'énergie.

Les crédits affectés au financement de la politique de l'énergie progressent de 32,13 p. 100 en 1982 par rapport à 1981.

Trois priorités peuvent être identifiées.

D'abord, le développement de la production nationale de charbon ; la subvention versée aux Charbonnages de France progresse, d'un exercice à l'autre, de 30 p. 100. Elle atteint 16,5 milliards de francs. L'hypothèse de calcul de cette dotation est fondée sur une production de 19,2 millions de tonnes. Mais est-il possible d'obtenir des prévisions sur le coût de la production d'une tonne de charbon et sur les projets de gazéification ?

Ensuite, la politique d'économie d'énergie. Un crédit d'un million de francs est accordé à l'Agence pour les économies d'énergie, ce qui représente une augmentation de quelque 60 p. 100.

Enfin, les énergies nouvelles, notamment la géothermie.

Cela dit, je parle de « préoccupations graves », car, outre ses aspects budgétaires, il faut bien formuler une appréciation sur l'aspect économique de notre politique nationale de l'énergie.

A ce sujet, le 6 octobre 1981, vous avez présenté, monsieur le ministre délégué chargé de l'énergie, les orientations générales d'un plan d'indépendance. Un nouveau bilan énergétique national a été proposé à l'horizon 1990, qui suscite certaines inquiétudes.

Selon ce bilan, pour une production d'énergie estimée à 232 millions de tonnes d'équivalent pétrole — T.E.P. — la contribution du nucléaire serait de l'ordre de 26 à 27 p. 100. Cette modestie relative de la part du nucléaire dans le bilan énergétique national a conduit le Gouvernement à décider de n'engager, en 1982-1983, que six tranches nucléaires au lieu de neuf, rythme retenu précédemment.

Je vous rappelle, mes chers collègues, que le précédent programme nucléaire devait assurer, dès 1985, la production de 43 millions de tonnes d'équivalent pétrole, que le montant des économies d'importations permises par ce programme était de 6 milliards de francs en 1980, que plus de 600 petites et moyennes entreprises employant 200 000 personnes travaillaient pour l'industrie nucléaire. La réduction du rythme de construction des tranches ne sera donc pas — c'est bien évident — sans conséquences pour notre économie.

Je souhaiterais poser deux questions au Gouvernement.

Première question : dans quelle mesure la consommation et la production totale de l'énergie pourraient-elles être maintenues en 1990 au niveau de 232 millions de tonnes d'équivalent pétrole ?

Les hypothèses de croissance forte retenues devraient, compte tenu du rapport entre la croissance du produit intérieur brut

et la consommation de l'énergie, aboutir à un chiffre notablement supérieur.

Deuxième question : dans quelle mesure le ralentissement du programme nucléaire n'aura-t-il pas pour effet de limiter précisément cette croissance tout en négligeant les acquis substantiels des années passées ?

Il est sans doute prématuré de se prononcer définitivement sur ces deux sujets, mais l'avenir de notre politique nucléaire est d'ores et déjà préoccupant.

Ce pari hasardeux, c'est vous-même, monsieur le ministre, qui l'avez formulé : il faut restaurer la compétitivité de nos entreprises.

Trois conditions au moins doivent être remplies pour parvenir à cet objectif : d'abord, dégager des profits pour réaliser des investissements ; ensuite, accroître constamment les gains de productivité ; enfin, choisir une stratégie industrielle pour orienter ces investissements.

Ces trois conditions sont impératives et cumulatives afin de pouvoir notamment reconquérir notre marché intérieur.

Si l'on se réfère à divers travaux macro-économiques récents, on constate que l'investissement des entreprises françaises a connu une baisse dramatique. La France, à cet égard, a accumulé un retard inquiétant par rapport à ses principaux concurrents. Comme le soulignait notre rapporteur général et ami Maurice Blin : « De 1976 à 1980, le volume de l'investissement a stagné à un niveau inférieur de 6 p. 100 sur celui de 1973 ». Et, ajoutait-il, « les secteurs les plus touchés sont les secteurs industriels ».

Les comptes nationaux font apparaître, au deuxième trimestre 1981, une nouvelle baisse de 2,3 p. 100 de l'investissement des entreprises, après celle de 1,6 p. 100 au premier trimestre.

Je n'entrerai pas dans l'explication globale de ce véritable « désinvestissement », puisque notre rapporteur général a formulé des explications pertinentes concernant l'aggravation des charges sociales et fiscales qui en sont une des causes principales.

Je dois cependant souligner que, lorsque l'on avance qu'une priorité très nette est donnée aux aides générales à l'industrie dont le montant global, je vous le rappelle, représente plus de 34,4 milliards de francs, soit une progression de 52,4 p. 100, il faut aussi mentionner le poids des transferts obligatoires pesant sur les entreprises, ce qui, naturellement, réduit considérablement les effets réels de cet effort budgétaire.

Corrélativement, les gains de productivité ont connu un fléchissement qui, dans la conjoncture actuelle, hypothèque gravement l'avenir de secteurs entiers de notre économie.

M. Maurice Blin citait des chiffres révélateurs à cet égard, qu'il me semble opportun de vous rappeler. Ces gains furent de 3,8 p. 100 par an de 1969 à 1973 et de 1,6 p. 100 de 1973 à 1980.

Ces chiffres se passent de commentaires, mais il est à craindre que certaines des récentes mesures, notamment la réduction des horaires de travail, ne viennent accentuer cette tendance préoccupante si un approfondissement du capital ne vient pas pallier cette situation.

Des perspectives incertaines : les choix de stratégie industrielle.

Ces choix semblent dictés par des perspectives incertaines. En effet, au moins théoriquement, la nouvelle politique vise à mobiliser la France autour de son industrie, en restaurant sa place dans l'emploi et sur son marché intérieur. Mais il est encore prématuré d'apprécier la valeur de ce raisonnement.

Son efficacité sera évidemment liée à l'effet incitatif des différentes mesures qui devraient être prises en cours d'exercice pour telle ou telle filière, notamment à partir des crédits de politique industrielle, des financements mixtes par voie de comités interministériels, et des financements indirects par le biais de l'Institut de développement industriel.

J'ajoute que cette notion de « filière », très à la mode, ne devrait pas, dans mon esprit, aboutir à la disparition de la stratégie antérieure, fondée sur la recherche de « créneaux » porteurs, sur les marchés étrangers, pour notre industrie. Il est possible, en effet, de concentrer les efforts de l'Etat sur quelques secteurs et d'obtenir des résultats positifs. Telle était d'ailleurs la conception développée par M. Edgard Pisani dans son deuxième rapport d'information sur les échanges extérieurs de la France.

Notons toutefois que les crédits du chapitre 64-92 consacrés à la politique industrielle progressent dans des proportions très substantielles, puisque l'on passe de quelque 200 millions de francs en 1981 à plus de 1,3 milliard de francs en 1982. L'importance de ces moyens nouveaux permettrait de mettre en œuvre une politique industrielle fondée sur les objectifs suivants : développer l'industrie dans les secteurs porteurs, comme la machine-outil, l'automatique et la robotique, la bio-industrie, la chimie fine ; aider les entreprises en difficulté à surmonter les obstacles à leur développement ; soutenir certains secteurs dits traditionnels, comme le cuir et le textile.

Je vous précise que, s'agissant des financements mixtes, c'est-à-dire de l'octroi d'aides et de prêts participatifs, après avis de divers comités interministériels, des projets de réforme sont actuellement à l'étude. Il s'agit notamment des interventions, après avis du comité interministériel d'aménagement des structures industrielles — le C.I.A.S.I. — du fonds spécial d'adaptation des structures industrielles — le F.S.A.I. — du comité interministériel pour le développement des investissements et du soutien de l'emploi — le C.I.D.I.S.E. — et du comité d'orientation pour le développement des industries stratégiques — le C.O.D.I.S.

On sait notamment qu'il n'est pas envisagé de reconduire le fonds spécial d'adaptation industrielle en tant que tel en 1982. Mais l'évolution des aides doit s'inscrire dans la réforme d'ensemble des aides au développement régional, qui doit intervenir avant le 1^{er} janvier 1982.

Pour conclure sur cette question de la politique industrielle, je vous indique que, interrogée par mes soins pour savoir si le Gouvernement comptait prendre en considération les propositions formulées par notre excellent collègue et ami Christian Poncelet, au nom de la commission d'enquête du Sénat sur les difficultés actuelles de l'industrie textile et de l'habillement, l'administration m'a répondu qu'elle étudiait avec beaucoup d'attention ces suggestions. Cet examen a conduit à l'adoption d'un certain nombre de mesures prévues dans le plan de M. Christian Poncelet, dans le cadre du programme d'action en faveur du textile, à savoir l'encadrement des importations notamment.

Enfin, le quatrième point que j'entends développer se traduit par une interrogation relative à la création d'emplois.

Votre budget, monsieur le ministre, donne-t-il aux entreprises françaises, singulièrement aux petites et moyennes entreprises, la possibilité d'être créatrices d'emplois ?

Les travaux préparatoires du VIII^e Plan, élaborés dans un contexte très différent de celui que nous connaissons actuellement mais dont la rigueur n'a été contestée par personne, sont révélateurs à ce sujet : ils démontrent que ce sont les P.M.I. de un à dix salariés qui ont été le plus fortement créatrices d'emplois industriels depuis 1976.

Pendant le VII^e Plan, c'est-à-dire de 1976 à 1980, les P.M.E. n'ont perdu qu'un nombre très limité d'emplois, environ 2 000, contrairement aux grandes entreprises qui, elles, en ont perdu près de 250 000. Comme je le mentionne dans mon rapport écrit, si l'on ne tient pas compte du secteur de l'énergie, qui présente des caractéristiques particulières, le solde net des P.M.E. est positif. Les P.M.E. travaillant notamment dans les activités suivantes ont créé des emplois : matériel de transport, plus 12 150 ; fonderie et travail des métaux, plus 10 637 ; construction électrique et électronique, plus 6 554 ; papier et industrie polygraphique, plus 6 508.

Les pouvoirs publics ont d'ailleurs reconnu l'importance vitale du rôle joué par les P.M.E. et les P.M.I., puisqu'à l'issue du conseil des ministres du 17 juin dernier des mesures de financement, somme toute classiques, ont été décidées en faveur des P.M.E., par exemple l'octroi de prêts participatifs et la possibilité d'avances de trésorerie.

Il reconnaissait par là même que ces petites et moyennes entreprises constituent le tissu industriel de notre pays. Elles offrent, en effet, une souplesse remarquable de réponse au marché due à une faculté d'adaptation qui tient justement à « la taille humaine » de leur dimension. Elles méritaient donc que la part qui devait normalement leur être réservée dans le budget de l'industrie soit développée dans des proportions équivalentes au rôle que le Gouvernement affirme souhaiter leur voir tenir dans la lutte contre le chômage.

Or, vous avez choisi, monsieur le ministre, une option radicalement différente. D'une part, vous misez, de façon curieuse d'ailleurs, sur les groupes industriels de grande taille en les

nationalisant à grands frais. D'autre part, et malgré les engagements pris en juin dernier, vous réduisez le montant des crédits spécifiques — je dis bien « spécifiques » — accordés à la petite et moyenne industrie. Ceux-ci régressent d'un service à l'autre de 3,4 p. 100 en autorisations de programme et de 29,71 p. 100 en crédits de paiement.

Cette réduction est d'autant plus inquiétante qu'elle survient, comme je l'indique dans mon rapport écrit, dans un contexte bien précis marqué par l'absence de toute dotation spécifique dans le projet de loi de finances rectificative pour 1981 au profit des P. M. I. et par l'augmentation assez forte des moyens accordés, en 1982 par rapport à 1981, à presque tous les autres postes du budget du département de l'industrie.

J'estime, ne trahissant pas en cela l'opinion de votre commission des finances, qu'il conviendrait que des concours supplémentaires puissent être dégagés en cours d'année au profit des P. M. E. et des P. M. I.

Force nous est donc de constater que l'ambition que le Gouvernement formule à l'égard de la faculté de création d'emplois nouveaux par les entreprises françaises ne trouve pas de traduction budgétaire adaptée.

En conclusion, compte tenu des observations que je viens de présenter, la commission des finances soumet à l'appréciation du Sénat le projet de budget de l'industrie pour 1982, ainsi que l'article 88 du projet de loi de finances fixant les redevances dues au titre du contrôle de sûreté des installations nucléaires de base. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.*)

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

M. Francisque Collomb, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, l'avis que j'ai l'honneur de présenter au nom de la commission des affaires économiques et du Plan est l'occasion, d'une part, d'apprécier la politique industrielle du Gouvernement et, d'autre part, d'examiner la situation de l'industrie française à travers les difficultés spécifiques de quelques activités seulement, compte tenu du temps de parole qui m'est imparti.

La politique industrielle revêt une importance considérable dans la conjoncture actuelle et son succès est l'une des conditions essentielles pour que la France sorte de la crise que traverse l'économie mondiale et qui se traduit par un état de stagnation dans la quasi-totalité des pays occidentaux.

Notre pays est, en effet, particulièrement touché. C'est ainsi que l'activité industrielle a été médiocre depuis le début de l'année et se situe à un niveau de 5 p. 100 inférieur à celui qu'elle a atteint en 1980.

En outre, les difficultés de plus en plus aiguës de financement entraînent des défaillances toujours plus nombreuses : l'indice I. N. S. E. E. d'octobre 1981 relève 15 674 faillites pour les neuf premiers mois de 1981, soit une croissance de 23,3 p. 100 par rapport à la période correspondante de 1980.

Cette situation se traduit par une dégradation de la situation de l'emploi : la chute des effectifs de l'industrie pourrait atteindre 4 p. 100 sur l'ensemble de l'année 1981, c'est-à-dire du même ordre que celle qui avait été observée sur quatre ans entre 1976 et 1980. Cela est d'autant plus préoccupant que les créations d'emplois industriels ont une incidence beaucoup plus forte sur le chômage que les emplois tertiaires.

Dans ce contexte, une politique industrielle vigoureuse est indispensable. A cet égard, il est permis de s'interroger sur la volonté affirmée par le Gouvernement de relancer la croissance en l'absence d'une politique industrielle clairement définie. Quel crédit accorder à ces déclarations si elles ne se traduisent pas par des moyens appropriés ?

Le ministère de l'industrie devrait être l'instrument essentiel de cette politique. Or, nous assistons à un véritable démantèlement de ses pouvoirs. Comment pourra-t-il contribuer à la réussite de cette politique industrielle sans compétence sur la technologie et la recherche scientifique, qui sont le fer de lance des industries d'avant-garde ?

De même, vous vous prévaliez, dans la note de synthèse de votre projet de budget, d'une très forte augmentation de la dotation du F. D. E. S. : mais ces crédits relèvent du ministère de l'économie et des finances et non de celui de l'industrie. Il n'est donc pas certain qu'ils seront consacrés à la croissance industrielle.

En outre, les priorités de la politique industrielle ne sont pas clairement précisées. Vous avez vous-même déclaré, monsieur le ministre, que les grands secteurs qui font aujourd'hui l'objet d'un examen attentif sont, à la fois, les domaines de haute technologie, où la présence de la France est indispensable, qu'il s'agisse des composants électroniques, de l'informatique, des télécommunications, de l'espace, de la chimie, de la machine-outil ou de l'ingénierie, c'est-à-dire ceux où l'industrie française est compétitive, mais doit être renforcée — automobile, électrotechnique, mécanique — et, enfin, ceux où la reconquête du marché intérieur passe par une modification profonde des stratégies : meuble, jouet, textile, électronique grand public.

Ainsi, cela conduit-il à déclarer tous les secteurs prioritaires et il est permis de se demander quelle valeur on peut accorder à cette priorité.

Vous avez parlé de plans sectoriels, mais ne va-t-on pas plutôt revenir aux vieux plans professionnels qui ont fait la preuve de leur inefficacité et qui ne constituent pas une véritable politique industrielle ?

Vous affirmez, par ailleurs, que les entreprises nationalisées constitueront des pôles d'entraînement pour l'ensemble de l'économie française. Mais en l'absence d'une stratégie clairement définie, comment la seule modification du statut juridique des entreprises pourra-t-elle permettre de déclupier leur efficacité ? Or, vous n'avez pas encore répondu sur ce point capital et urgent : assisterons-nous à d'importantes restructurations ou bien à la poursuite pure et simple des politiques définies avant les élections ? Cette question mérite une réponse rapide compte tenu de l'importance du futur secteur public, qui représentera près de 42 p. 100 du chiffre d'affaires total de l'industrie.

En outre, on peut s'interroger sur la façon de concilier la nécessaire relance des investissements et la hausse des charges des entreprises qu'entraînera inévitablement l'adoption de certaines mesures prévues par le budget pour 1982.

Alors même que le Gouvernement avait annoncé sa volonté de stabiliser les charges des entreprises, les mesures prévues par la loi de finances accroîtront de 15 milliards de francs les charges supplémentaires qu'elles devront supporter en 1982 sous la forme d'impôts nouveaux ou de réduction d'avantages fiscaux.

Il est paradoxal d'affaiblir ainsi les entreprises et de faire appel à elles pour créer des emplois. Cela est d'autant plus inquiétant que les entreprises connaissent des difficultés de trésorerie préoccupantes liées au relèvement des taux d'intérêt et à l'accélération des coûts-matière induite par la hausse du dollar ; ainsi, plus de 50 p. 100 des chefs d'entreprise déclarent éprouver des difficultés de trésorerie contre 36 p. 100 seulement en janvier dernier.

Enfin, en ce qui concerne les petites et moyennes entreprises, qui constituent un atout pour l'industrie française, nous ne pouvons qu'espérer que la panoplie des mesures annoncées se traduira dans les faits ; mais pour l'heure, les petits patrons se montrent réservés et attendent des résultats concrets. De plus, l'extension du secteur public ne risque-t-elle pas de bouleverser leurs conditions d'activité et d'accès au crédit ? Il est permis de s'inquiéter à ce sujet.

S'agissant de la réforme des aides à l'industrie qui vient d'être annoncée et que nous réclamions depuis plusieurs années, nous souhaiterions avoir des précisions sur les options retenues par le Gouvernement.

Je voudrais maintenant aborder le second point de mon exposé, consacré à une approche de la réalité industrielle à travers quatre secteurs qui traduisent bien la morosité générale de la conjoncture économique.

L'industrie automobile, qui fait vivre de près ou de loin le dixième de la population active, se trouve dans une situation de plus en plus difficile. Les résultats du premier semestre de 1981 traduisent le caractère maussade de l'ensemble des marchés mondiaux et l'âpreté de la concurrence internationale : ainsi, les résultats des huit premiers mois de 1981 montrent une diminution de 17,7 p. 100 de la production de voitures particulières ; le troisième trimestre a vu une baisse des immatriculations de 2 p. 100 et le taux de pénétration des véhicules étrangers à notre pays a représenté 30 p. 100 du marché intérieur en coût.

Cette évolution est préoccupante et il convient de rester vigilant pour relever les défis lancés par nos concurrents internationaux. Il est indispensable que les pouvoirs publics s'associent à l'effort d'innovation entrepris par les constructeurs par une aide accrue à la recherche dans ce secteur ; ainsi,

notre industrie automobile, en produisant des voitures peu consommatrices de carburant et bénéficiant des derniers atouts technologiques, aura un avantage commercial certain.

Mais il serait également souhaitable de ne pas accroître davantage la fiscalité spécifique pesant sur les voitures particulières, sous peine de voir diminuer encore la demande d'automobiles.

La situation de l'industrie textile reste globalement très dégradée sous l'effet de trois facteurs qui se sont conjugués depuis 1980 : la diminution de 1 p. 100 de la consommation textile des ménages par rapport à 1980 ; l'accroissement du taux de pénétration étrangère, qui a dépassé 50 p. 100, et la situation déprimée que partagent nos principaux partenaires de la Communauté économique européenne, qui a pesé sur le développement de nos exportations.

Au total, cette conjoncture défavorable, ajoutée à certains problèmes structurels, a entraîné une réduction de plus de 6 p. 100 de l'activité industrielle et une chute de 5,5 p. 100 des effectifs. Or l'industrie textile est une industrie de premier plan : les 2 500 entreprises représentent 300 000 emplois directs et un marché porteur de plus de 120 milliards de francs, soit deux fois celui de l'automobile.

C'est pourquoi la poursuite de l'évolution actuelle conduirait inmanquablement à trois conséquences économiquement et socialement désastreuses. Il est donc urgent que le Gouvernement prenne les mesures nécessaires pour permettre au secteur textile-habillement de retrouver une place importante sur le marché français, par une politique ferme à l'égard des importations à bas prix, en améliorant l'efficacité de l'outil de production et en soutenant la recherche technologique. Nous espérons que le plan textile-habillement annoncé par le Premier ministre la semaine dernière permettra d'atténuer les conséquences de cette crise.

L'industrie française de la machine-outil traverse, elle aussi, une crise sérieuse, qui s'est traduite, depuis 1974, par une baisse de la production en volume de 15 p. 100. De plus, les effectifs ont diminué de 25 p. 100 au cours de la même période, pour atteindre 20 000 personnes.

En outre, si l'on excepte les années 1978 et 1979, qui ont, à titre exceptionnel, connu un solde positif des échanges extérieurs, la balance commerciale est régulièrement déficitaire. Ce déficit s'est élevé à 160 millions de francs sur le marché français et il est passé de 51 p. 100 en 1973 à 60 p. 100 en 1980.

La situation financière des entreprises françaises s'est dégradée, ce qui les conduit à réduire leurs investissements productifs et à différer les travaux de recherche et de développement alors que l'évolution technologique augmente les besoins en la matière. C'est ainsi que les constructeurs français ont pris quelque retard dans des secteurs essentiels, notamment celui de la machine à commande numérique.

Les difficultés que rencontre l'industrie française sont aggravées par un contexte international difficile. Alors que la demande globale augmente peu du fait de la crise économique mondiale, de nouveaux pays producteurs apparaissent sur le marché. Aux concurrents traditionnels que sont les Etats-Unis, l'Allemagne, l'Italie et la Suisse, viennent s'ajouter quelques pays tels que Taïwan, la Corée du Sud, l'Inde, et surtout le Japon.

Or l'enjeu de cette bataille économique est essentiel. Dans tous les pays industrialisés, la tendance est au développement d'une industrie des systèmes de production automatisés, dont l'industrie de la machine-outil constitue un élément essentiel. Il importe de saisir cette occasion qui conditionne directement la compétitivité des industries nationales.

La politique menée jusqu'à présent ne s'est pas traduite par des résultats satisfaisants, et de nombreuses entreprises ont disparu.

C'est pourquoi le Gouvernement, dès son entrée en fonction, a été saisi de ce problème. Le Président de la République a souligné, lors du conseil des ministres du 17 juin dernier, l'importance qu'il attache à ce secteur.

Ainsi, la constatation de la forte progression des importations au cours de l'année a conduit les pouvoirs publics à instaurer des visas techniques préalables pour certaines catégories de machines-outils — centres d'usinage, tours à commande numérique — en provenance du Japon afin de mieux mesurer cette tendance et d'éclairer les actions à entreprendre.

Par ailleurs, un plan de restructuration du secteur de la machine-outil a été annoncé. Nous nous en félicitons. Nous aimerions savoir, monsieur le ministre, où en est son élaboration.

En conclusion, il convient d'insister sur la nécessité de remédier, par des mesures d'effet immédiat, aux difficultés rencontrées par notre industrie.

Il est, en effet, urgent de reconquérir le marché intérieur, car le taux de pénétration étrangère s'accroît de façon dramatique pour certains produits tels que les motocyclettes ou le matériel photographique.

C'est à cette seule condition que notre industrie pourra retrouver sa compétitivité. Il n'y a, à notre avis, aucun fatalisme à la pénétration étrangère, ni aucun secteur condamné.

Seule une politique industrielle ferme et volontaire pourra enrayer la dégradation de notre industrie et permettre le développement de l'emploi industriel.

Il m'est difficile de passer en revue tous les secteurs de pointe telles la chimie et la sidérurgie. Laissez-moi cependant vous faire part de mon inquiétude en ce qui concerne l'industrie du meuble. Le déficit de la balance commerciale s'est de nouveau aggravé : le taux de couverture des importations par les exportations est passé de 40,7 p. 100 en 1979 à 40,3 p. 100 en 1980.

Les actions envisagées pour 1981 sont en cours de réalisation. Mais il faudra attendre la fin de l'année pour pouvoir en dresser le bilan.

Sous le bénéfice de toutes ces réserves, notre commission des affaires économiques et du Plan a adopté les dispositions budgétaires relatives à l'industrie figurant dans la loi de finances pour 1982. (*Applaudissements.*)

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

M. Marcel Lucotte, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, depuis sept ans, les problèmes énergétiques de la France ont pris une importance de plus en plus grandissante, pour une raison simple que chacun connaît, à savoir que nous sommes pour 70 p. 100 dépendants de l'extérieur — 98 p. 100 pour le pétrole. Les conséquences de cette situation sont lourdes pour les finances du pays : la facture énergétique était de 125 milliards de francs en 1980 ; elle sera de 180 milliards de francs en 1981.

Votre commission des affaires économiques et du Plan s'est donc interrogée sur les perspectives de la politique énergétique que nous présente le Gouvernement pour l'horizon 1990. Je voudrais vous présenter, pour aller à l'essentiel, quelques-unes de ses observations principales.

Alors que le VIII^e Plan et le précédent Gouvernement avaient fixé le bilan énergétique de la France à l'horizon 1990 à 242 millions de tonnes d'équivalent pétrole, l'actuel gouvernement s'en tient à 232 millions de tonnes.

Ces premières constatations nous ont conduits à nous poser trois questions.

Premièrement, peut-on imaginer qu'il soit possible d'accroître fortement la croissance et de diminuer d'une manière significative la consommation d'énergie ?

Deuxièmement, quelles sont les conséquences de la réduction du programme électronucléaire ?

Troisièmement, le charbon peut-il compenser cette réduction du programme électronucléaire ?

Tout d'abord, est-il imaginable de réduire de 10 millions de tonnes d'équivalent pétrole la consommation d'énergie de la France alors qu'on veut faire passer la croissance d'un taux de 3,5 p. 100 par an à un taux de quelque 5 p. 100 par an ? Est-ce possible ? Il faudrait accroître de 36 millions de tonnes d'équivalent pétrole les économies d'énergie. Chacun sait que cela est irréalisable. Quand on augmente de un point le taux de croissance, il faut augmenter la consommation d'énergie de 0,7 p. 100 ; on peut espérer descendre à 0,6 p. 100, mais sûrement pas à 0,4 p. 100, comme le prévoit le rapport Hugon. Première constatation donc : impasse.

Ensuite, quelles seront les conséquences du coup de frein donné au programme électronucléaire, diminué de 11 millions de tonnes d'équivalent pétrole, avec six centrales au lieu de neuf pour la période 1982-1983 et incertitude pour l'avenir ? Les décisions pour l'après-1983 engageront la France au-delà de cette décennie : huit années, c'est le temps qu'il faut, en moyenne, entre le moment où la commande d'une centrale est passée et le moment où cette centrale livre au secteur son courant électrique.

Les conséquences sur l'emploi sont graves. On a rappelé les chiffres de l'emploi aussi bien en aval qu'en amont, dans les organismes de recherche aussi bien que dans les entreprises de construction de centrales : 700 000 personnes, a dit M. le ministre de l'économie et des finances, travaillent pour le nucléaire. L'exportation peut-elle combler le déficit en matière d'emplois ? Trente centrales dans le monde. La France en a vendu deux à la Belgique, deux à la Suisse, une à l'Afrique du Sud. Elle a perdu les projets de l'Iran ; elle vient de perdre ceux de la Chine. Est-il psychologiquement favorable de réduire son propre programme si l'on veut vendre ses centrales à l'étranger ?

Concernant le retraitement, l'avenir est assuré, grâce à la décision courageuse du Gouvernement de porter progressivement la capacité de La Hague de 400 à 1 600 tonnes par an. Les contrats de retraitement rapportent 53 milliards de francs au budget de la nation.

Les surgénérateurs, qui multiplient par cent le potentiel de l'uranium naturel, mériteront, eux aussi, un examen lorsque l'expérience de Creys-Malville — 1 200 mégawatts — sera portée à un niveau significatif.

Sur le plan de l'indépendance nationale, il faut rappeler que l'électronucléaire est notre première source d'énergie nationale. Pour les huit premiers mois de cette année, nous avons produit 7,3 millions de tonnes d'équivalent pétrole avec le nucléaire, 5,8 avec le charbon, 5,3 avec l'hydraulique. Au-delà de 1985, la part du nucléaire atteindra 27 à 28 p. 100 de notre bilan énergétique, à égalité avec le pétrole.

Enfin, l'enrichissement. En 1982, Eurodif tournera à plein et nous ne dépendrons plus, pour faire enrichir notre uranium, ni des Etats-Unis, ni de l'Union soviétique.

Qu'en sera-t-il, monsieur le ministre, du projet Coredif ?

Enfin, depuis les accords passés au mois de mars 1981 entre Framatome et Westinghouse, nous appliquons une technique entièrement française et nous sommes indépendants pour les réacteurs à eau ordinaire P. W. R. Il y a donc là à la fois en matière d'indépendance nationale, de finances publiques et de soutien apporté à l'économie un choix qui est grave et que votre commission ne peut pas approuver.

J'en viens à ma troisième observation. La réduction de 11 millions de tonnes d'équivalent pétrole du programme électronucléaire, d'ici à 1990, doit, selon le Gouvernement, être compensée en partie par le charbon, d'autres facteurs devant intervenir. Est-ce possible ?

Le problème se pose, d'abord, sur le plan de la consommation du charbon.

En 1981, environ 50 millions de tonnes de charbon seront consommées par la France, dont 52 p. 100, c'est-à-dire 26 millions de tonnes, par les centrales thermiques. Il est prévu qu'en 1990 les centrales ne consommeront plus que 10 millions de tonnes de charbon. Comme le Gouvernement veut porter la consommation de charbon de 50 à 60 millions de tonnes, il faudra donc trouver des utilisateurs pour quelque 20 millions de tonnes, ce qui signifie que le secteur industriel devra subir une importante reconversion.

Or, les difficultés sont grandes et on le dit trop peu. Faut-il signaler qu'il y a actuellement en France, en stock, 18 millions de tonnes de charbon, soit près d'une année de production nationale ?

Le problème se pose ensuite au plan de la production du charbon. La France aura consommé, en 1981, 50 millions de tonnes ; 20 millions de tonnes proviennent de notre pays et 30 millions de tonnes d'importations. Pourra-t-on ainsi faire passer la production nationale de 20 millions de tonnes à 30 millions de tonnes et donc l'augmenter de 50 p. 100 ?

Cela suppose des gisements nouveaux, car le bassin du Nord-Pas-de-Calais s'épuise. En outre, les délais seront longs. Pour construire un puits, il faut deux ans de recherche, deux ans d'études, et six ans pour la construction, soit au total dix ans.

En ce qui concerne le coût, sur les 20 millions de tonnes de charbon produites par la France, un seul million de tonnes, est, à l'heure actuelle, bénéficiaire. Il permet d'équilibrer la production de 5 millions de tonnes. Dix millions de tonnes sont ensuite subventionnées à 2,2 centimes la thermie, soit un milliard de francs. Chaque tranche supplémentaire de 5 milliards de tonnes de charbon suppose une subvention de un milliard de francs.

La situation financière du budget pour 1982, à cet égard, pose quelques problèmes. J'aurai d'ailleurs l'occasion, tout à

l'heure, de vous présenter, monsieur le ministre, un amendement pour tenter d'éclaircir un point qui a retenu l'attention de notre commission.

En conclusion, nous ne voyons pas comment le charbon pourra compenser, d'ici à 1990, la réduction de la production du nucléaire, d'autant que la gazéification *in situ* — je m'en tiens aux paroles que M. le ministre de l'industrie a prononcées devant notre commission — dans la meilleure des hypothèses, ne sera pas effective avant dix ans et qu'en usine elle supposera de très lourds investissements.

En ce qui concerne le pétrole, pour les huit premiers mois de 1981, il a encore couvert 50 p. 100 de nos besoins, au lieu de 56 p. 100 en 1980. La situation est difficile et nos propres recherches, notamment en mer d'Iroise, ont été décevantes sauf pour les gisements de la région de Pau.

Notre flotte pétrolière est en crise parce qu'elle est surdimensionnée par rapport aux besoins actuels et par rapport à la baisse de consommation du pétrole dans le monde.

S'agissant du raffinage, on relève une surcapacité et une inadéquation aux produits lourds. Dans ce domaine, l'endettement est passé de 33 milliards de francs en 1980 à 78 milliards de francs en 1981. Dès lors, comment faire face aux cinq ou six milliards de francs nécessaires à la reconversion de nos raffineries ? La taxe que le projet de budget augmentait sensiblement et que notre amendement a quelque peu réduite ne va pas dans le sens d'une plus grande activité du secteur du raffinage.

Il faut aussi, c'est vrai, poursuivre l'effort de diversification de nos approvisionnements, mais en n'oubliant pas que le pétrole brut saoudien rendu dans nos ports revient à 1 489 francs la tonne et que le pétrole brut algérien à 1 981 francs la tonne. Cela est clair et le débat est tout à fait actuel.

En conclusion, la réalisation du bilan énergétique prévu pour 1990 a semblé très ambitieuse, pour ne pas dire plus, à votre commission. Sur certains chapitres, on a vraiment l'impression qu'il s'agit, en réalité, d'une impasse. Compte tenu, donc, de ces réserves, voire de ces jugements, votre commission a décidé à l'unanimité de s'en remettre à la sagesse du Sénat pour apprécier ce budget. (*Applaudissements.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 18 novembre 1981 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

- groupe de l'union centriste des démocrates de progrès : dix-huit minutes ;
- groupe socialiste : vingt-trois minutes ;
- groupe de l'union des républicains et des indépendants : trente-neuf minutes ;
- groupe du rassemblement pour la République : vingt minutes ;
- groupe de la gauche démocratique : vingt-huit minutes ;
- groupe communiste : dix-huit minutes.

La parole est à M. Kauss.

M. Paul Kauss. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, c'est la deuxième fois, en moins de dix jours, que le Sénat est appelé à débattre de l'industrie française. En effet, le projet de loi de nationalisation a déjà été l'occasion d'un vaste tour d'horizon des problèmes auxquels notre industrie est confrontée.

Je constate, avec un grand regret, que les arguments pessimistes, qui avaient été avancés lors du débat voilà une dizaine de jours, ne se trouvent pas infirmés par l'examen du budget de votre ministère.

En effet, qu'entendons-nous et que voyons-nous quand nous rentrons dans nos départements ? On constate une situation qui se dégrade rapidement. Certes, il est de mode d'attribuer la situation présente à l'héritage du précédent gouvernement. Et pourtant, de mai à octobre 1981, par exemple, l'augmentation du chômage a été sept fois plus importante que sur la même période de l'année dernière.

L'indice de l'I.N.S.E.E. du 21 octobre 1981 — et cela a déjà été dit tout à l'heure — relève 15 674 faillites pour les 9 premiers mois de cette année, soit une croissance de 23,3 p. 100 par rapport à la période correspondante de l'année dernière. De plus, depuis le mois de janvier de cette année, la bourse de Paris a chuté de 23 p. 100.

Face à cette situation, votre budget propose un ministère démantelé puisqu'il a perdu, lors du remaniement, le commis-

sariat à l'énergie atomique, le Centre national d'études spatiales, l'Institut national de recherche d'informatique et d'automatique, le Commissariat à l'énergie solaire, l'Agence pour le développement de l'informatique.

Autrement dit, votre ministère est aujourd'hui privé de leviers de commande et de moyens d'intervention essentiels et se trouve finalement dépourvu de tout pouvoir réel.

Que reste-t-il en fin de compte pour tenter de redresser la situation de l'industrie ? Je citerai, à titre d'exemple, la dotation aux Charbonnages de France, qui connaît une forte augmentation, puisqu'elle passe de 3,99 milliards de francs à 5,16 milliards de francs, ce qui représente 87 p. 100 des moyens de paiement de votre ministère. Mais qu'attendre de cette spectaculaire croissance de 30 p. 100, sinon une progression très modeste de la production de charbon, qui devrait passer de 18,7 millions à 19,2 millions de tonnes.

Mais pourquoi, dans ces conditions, avoir engagé une dépense aussi considérable ?

Malgré cela, l'optimisme du Gouvernement reste inébranlable, optimisme fondé d'ailleurs sur une dialectique peu convaincante qui consiste à affirmer que, si tout va mal, c'est de la faute du précédent gouvernement... (*Murmures sur les travées socialistes et communistes*) à la suite de quoi, on énumère les raisons qui incitent cependant à espérer et, par extraordinaire, ces raisons d'espérer trouvent souvent leur origine dans des décisions prises notamment par le gouvernement précédent. (*Sourires sur les travées socialistes et communistes.*)

C'est ainsi que j'ai pu lire que votre ministre s'employait à mettre en œuvre d'importants programmes destinés à stimuler l'industrie, tels que le stockage stratégique des matières premières, l'inventaire des ressources minières, le programme « nodules », etc. Or, monsieur le ministre, tous ces objectifs ont été fixés avant le mois de mai dernier.

Mais ces ambitieux projets, monsieur le ministre, ne pourront dispenser le Gouvernement de prendre en compte l'économie de tous les jours et les problèmes qui se posent quotidiennement aux entreprises.

Ainsi, on peut lire sur le fascicule du budget de votre ministère que les crédits de la politique industrielle du Gouvernement passent de 608 millions à 2 500 millions de francs. La surprise est plutôt bonne.

Mais il faut immédiatement déduire de cette somme 500 millions qui sont alloués au C. I. A. S. I. — comité interministériel pour l'aménagement des structures industrielles — qui est un organisme chargé de s'occuper des entreprises en difficulté. La dotation est donc réduite à la somme de 2 milliards de francs. Or, que représentent ces deux milliards face aux 14 milliards de francs de prélèvement fiscal opéré par le budget de 1982 et face à la ponction de 13 milliards de francs qui résultera des dernières mesures annoncées pour résorber le déficit de la sécurité sociale ?

A l'heure où seule la compétitivité peut sauver nos entreprises, vous démultipliez les charges qui pèsent sur elles. Vous vous êtes certainement interrogé aux fins de savoir pourquoi les entreprises japonaises et allemandes sont les plus performantes.

Certes, face à cette interrogation, la solution de facilité est celle qui consiste tout simplement à nier la notion même de compétitivité. Mais le succès des entreprises japonaises et allemandes est là et il n'est pas dû au hasard.

Ces entreprises sont celles qui ont les charges les moins lourdes. Pendant ce temps, nos entreprises sont obérées de prélèvements de toute sortes.

On l'a vu récemment encore avec le vote de l'impôt sur le patrimoine, plus particulièrement sur les biens professionnels. Monsieur le ministre, il y a des machines-outils, vous le savez, qui valent un million de francs la pièce et même plus. Si vous avez deux machines de cette importance dans votre entreprise, vous franchissez déjà la limite d'exonération.

Les œuvres d'art ont été exonérées de l'impôt sur le patrimoine, au motif qu'on risquait de « casser le marché des œuvres d'art ». N'êtes-vous pas, d'une certaine manière peut-être en train de casser le potentiel industriel et l'appareil de production français ?

M. Guy Schmaus. C'est vous qui l'avez cassé !

M. Paul Kauss. La bataille de l'emploi, monsieur le ministre, sera le terrain sur lequel les Français jugeront votre action et

celle du Gouvernement tout entier. Mais c'est essentiellement au travers de votre ministère qu'elle peut être gagnée.

Pour cela, il faut en avoir la volonté et ne pas être tiraillé entre le désir d'aider les entreprises et celui de les faire payer. Chaque centime que vous prélèverez sur les entreprises, quel qu'en soit le motif, sera un centime qui fera défaut à l'investissement et par voie de conséquence à l'embauche.

Il serait donc souhaitable que l'entreprise soit réhabilitée et que les chefs d'entreprise puissent continuer de jouer le rôle qui est naturellement le leur, sans que soit mise en cause constamment leur autorité ou leur capacité de gestion par un discours ou des attitudes souvent contradictoires. La lecture de votre budget n'est pas, *a priori*, de nature à satisfaire mes préoccupations. Mais peut-être m'indiquerez-vous, monsieur le ministre, dans votre réponse que mes craintes sont infondées. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Pierre Noé. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, après les interventions de nos rapporteurs, et de notre collègue M. Kauss, je voudrais reprendre quelques chiffres significatifs qui indiquent clairement dans ce budget l'importance que le Gouvernement entend donner à la politique industrielle.

En effet, le budget du ministère de l'industrie pour 1982 s'élève à plus de 10 400 millions de francs, ce qui représente, à structure comparable, un progression de 50 p. 100 par rapport à 1981. Si l'on tient compte de l'inscription budgétaire au titre du ministère de la recherche et de la technologie et des dotations ouvertes au profit des cinq grands organismes de recherche — à savoir le Commissariat à l'énergie atomique ou C.E.A., le Centre national d'études spatiales ou C.N.E.S., le Commissariat à l'énergie solaire ou Comes, l'Agence de l'informatique ou A.D.I. et l'Institut national de recherche en informatique et en automatique ou I.N.R.I.A. —, les crédits d'intervention dans le domaine de l'industrie sont multipliés par trois, pour atteindre 2 260 millions de francs.

Avec les prêts du fonds de développement économique et social, les dotations en capital des firmes nationalisées et les aides à l'exportation, c'est au total 34,4 milliards de francs que l'Etat consacrera à l'industrie.

Monsieur le ministre, vous avez rappelé les deux axes principaux qui ordonnent les crédits dont disposera l'an prochain le ministère de l'industrie : la politique industrielle et le développement technique, d'une part, et la confirmation d'une politique de l'énergie responsable et indépendante, d'autre part.

La politique industrielle consiste avant tout à développer les atouts de notre industrie et la cohérence de notre tissu industriel dans une phase d'intense compétition aiguë par la crise mondiale.

Les grandes orientations qui se dessinent traduisent, selon nous, une volonté de lutte pour l'emploi, spécialement par la reconquête du marché intérieur et par le renforcement du tissu industriel, avec une attention toute particulière portée aux petites et moyennes entreprises.

M. André Méric. Très bien !

M. Pierre Noé. Une politique industrielle plus dynamique doit impérativement enrayer la chute catastrophique de l'emploi industriel. En effet, depuis 1974, le nombre d'emplois industriels a diminué de 400 000. Dans cette situation dégradée que connaît notre industrie, le cap des deux millions de chômeurs — nous le savons tous — vient d'être franchi. Il importe donc de développer activement l'emploi industriel et de relancer l'investissement productif pour participer, de manière décisive, à la réduction du chômage.

Cette réduction du chômage ne peut résulter, dans l'état actuel de l'économie mondiale, que d'une reconquête de notre marché intérieur.

La vulnérabilité de notre marché intérieur des produits industriels, qui témoigne d'un affaiblissement global de la compétitivité de l'industrie française, s'est d'ailleurs sensiblement renforcée ces dernières années. Compte tenu de la politique de relance de la consommation qui a été définie par le Gouvernement, cet affaiblissement devient particulièrement inquiétant.

La reconquête du marché intérieur devient alors impérative si l'on veut que la relance profite d'abord à l'industrie fran-

gaise et non à ses concurrents. La nationalisation du crédit et des groupes industriels, qui sera bientôt chose faite, donnera à cette volonté de reconquête un outil essentiel. Nos efforts à l'exportation doivent, par ailleurs, s'appuyer sur un large marché national; à défaut, notre industrie serait condamnée à des « coups » aléatoires sur les marchés étrangers.

L'exigence de qualité, aussi bien de la production que des produits, participera à l'effort de reconquête du marché intérieur. Déjà, dans le cadre de ce budget, nous devons noter, mes chers collègues, que les moyens destinés au financement des actions de normalisation et de qualité des produits connaissent une progression sensible : plus 23 p. 100 d'un budget sur l'autre.

L'importance des moyens mis en œuvre pour renforcer notre tissu industriel est à souligner. Elle se caractérise, d'une part, par un soutien renforcé aux industries dans les secteurs porteurs — l'automatique, la robotique, la bio-industrie, la chimie fine, etc. — en cherchant à mieux maintenir les filières industrielles et, d'autre part, par un effort nouveau pour redresser les activités connaissant des difficultés et pour lesquelles, pourtant, n'existe pas de fatalité du déclin. Je pense aux secteurs du textile, de l'habillement, des machines-outils, du charbon, de la sidérurgie, etc.

Je n'ai pas la possibilité, dans le temps qui m'est imparti, de développer cet ensemble; je me bornerai donc à prendre l'industrie textile pour exemple et j'aurais aimé entendre développer ces propos dans les rapports.

Le récent plan de sauvegarde de l'industrie textile fournit une excellente démonstration de la détermination du Gouvernement. Celui-ci prévoit, en effet, dans un premier temps, un encadrement des importations réalisé grâce à une entente au niveau européen, l'élaboration de contrats de solidarité avec les entreprises en échange d'engagements portant, notamment, sur le maintien de l'emploi, l'investissement et les conditions de travail.

Pour un avenir plus lointain, il s'agit d'assurer la nécessaire modernisation de l'appareil productif et, ainsi, d'aider le secteur textile à reconquérir le marché intérieur tout en privilégiant le sort des travailleurs.

L'importance des moyens mis en œuvre pour renforcer notre tissu industriel se caractérise également par une aide aux entreprises en difficulté pour leur permettre de surmonter les obstacles qui s'opposent à leur développement.

Ces actions doivent, en priorité, s'exercer au bénéfice des petites et moyennes entreprises dans le cadre des orientations de la nouvelle politique industrielle qui se met en place et qui garantira, selon nous, l'efficacité et le bon emploi des fonds publics.

Ce renforcement de notre tissu industriel devra naturellement s'accompagner d'un vigoureux effort de recherche permettant de renforcer notre capacité de maîtriser les grandes mutations technologiques.

Pour la politique énergétique, comme vous l'avez rappelé au début de cette séance, monsieur le ministre, trois axes principaux se confirment : l'utilisation rationnelle de l'énergie, le soutien à la production nationale et la démocratisation des procédures et des institutions. Ce projet de budget traduit, en fait, le programme d'indépendance énergétique adopté le 8 octobre dernier par l'Assemblée nationale.

La maîtrise de l'énergie est non seulement un élément de souveraineté et d'indépendance, mais aussi le moteur d'une nouvelle croissance.

La recherche de notre indépendance doit passer par la diversification de nos approvisionnements et par la satisfaction de plusieurs objectifs, à savoir : soutien de la production nationale de charbon, accentuation de la politique d'économie d'énergie et développement des énergies nouvelles et renouvelables.

L'utilisation plus rationnelle de l'énergie constituera, à l'évidence — nous l'avons déjà dit à cette tribune — un important « gisement d'emplois », spécialement pour les petites et moyennes entreprises.

Les choix énergétiques exigent l'adhésion du plus grand nombre. Les orientations dans ce domaine sont claires : elles prévoient un réel partage des responsabilités entre les collectivités locales, les régions et l'Etat. Elles affirment le souci de l'information, de la décentralisation, de la consultation et du contrôle démocratique.

Je voudrais néanmoins, monsieur le ministre, émettre un regret à propos de la composition de votre ministère, notamment au regard de la décentralisation que je viens d'évoquer.

Je note, en effet, que le nombre de postes de directeurs régionaux est inférieur au nombre de régions. Mais il est vrai, je vous l'accorde, que l'on ne peut tout réaliser en un seul budget.

Pour me résumer, mes chers collègues, je dirai que la politique industrielle nouvelle qui s'inscrit dans ce budget confirme l'impératif de l'emploi et de la résorption du chômage. L'emploi industriel jouera en effet, dans les prochaines années, un rôle stratégique; la productivité, la compétitivité et l'utilisation rationnelle des équipements s'imposent donc comme des objectifs prioritaires.

Le renforcement des secteurs clefs, qui paraît un préalable à toute politique de relance active de l'économie, se justifie également pleinement, compte tenu des faiblesses structurelles de notre industrie.

Mes chers collègues, ce budget démontre, en définitive, que la bataille de l'emploi est au centre des préoccupations gouvernementales et que c'est essentiellement dans l'industrie que cette bataille sera gagnée.

C'est pour ces raisons que le groupe socialiste, au nom duquel je parle, votera sans réserve votre budget, monsieur le ministre. (Applaudissements sur les travées socialistes et communistes et sur les travées des radicaux de gauche.)

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances.

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Monsieur le ministre, après vos déclarations de cet après-midi relatives à la nécessaire « autonomie de gestion » des entreprises publiques, nous éprouvons, je ne vous le cache pas, une certaine inquiétude. L'expérience du passé, dont j'ai longuement analysé les principaux enseignements, au nom de la commission des finances, dans deux rapports d'information publiés respectivement en 1976 et en 1977, ne me permet guère d'être confiant en l'avenir.

J'ai en effet, à ce moment-là, décrit ce mouvement insidieux de « nationalisation silencieuses » — c'étaient mes propres termes — dû à la pénétration progressive, mais persévérante, des capitaux publics dans des affaires privées, par le recours aux procédures discrètes de créations de filiales et de sous-filiales ou de prises de participations. Les exemples foisonnent, je ne les citerai pas.

Ce que je veux dire, c'est que la part des entreprises nationalisées dans différents secteurs d'activité atteint actuellement, en pourcentage du chiffre d'affaires, plus de 80 p. 100 dans l'ingénierie et la chimie, près de 60 p. 100 dans le tourisme, près de 30 p. 100 dans la parachimie et même 14 p. 100 dans les chaînes de magasins.

Il faut espérer que les prochaines nationalisations nous permettront d'éviter le renouvellement de telles pratiques.

Que nous propose le Gouvernement? Il entend adopter, à l'égard des sociétés en cause, des procédures de contrôle extraordinairement souples.

S'agit-il du contrôle financier? Je ne le pense pas, puisqu'on nous a dit qu'il n'y aurait pas de contrôleur d'Etat! Or, lorsque l'on sait le rôle que joue le contrôleur d'Etat dans les entreprises publiques qui en sont dotées, on mesure mieux la faiblesse qui sera ainsi reconnue aux futurs responsables d'agir avec discrétion et sans débat contradictoire.

Seul, semble-t-il, le contrôle juridictionnel de la Cour des comptes sera maintenu sur ces entreprises.

Mais, s'il est nécessaire, ce contrôle ne peut suffire, d'abord parce que, par définition, il s'agit d'un contrôle postérieur aux décisions prises, mais surtout — je l'ai déjà dit au Sénat — parce que la Cour des comptes est cruellement démunie des moyens de remplir efficacement son rôle.

La loi du 22 juin 1976, votée à l'initiative de votre commission des finances, lui a reconnu la possibilité de contrôler tous les organismes financés, ne serait-ce qu'en partie, par les entreprises publiques, mais, malheureusement, cette disposition est restée lettre morte pour des raisons d'ordre pratique.

Je vous rappelle qu'il manque actuellement trente-cinq auditeurs à la Cour des comptes et que, dans le projet de décentralisation, on entend donner à cette juridiction un rôle encore plus important. Je ne vois pas comment, dans de telles conditions, on peut valablement espérer que la Cour des comptes pourra, étant donné l'extension du secteur nationalisé, exercer son pouvoir de contrôle nécessaire mais de plus en plus difficile.

Il n'est pas admissible — et je le dis franchement — que l'on cumule, pour les nouvelles nationalisations, les avantages du secteur privé avec sa totale liberté de gestion et ceux du secteur public avec une plus grande facilité de financement grâce au recours à la fiscalité, c'est-à-dire au contribuable.

Dans ces conditions, je souhaite obtenir, de la part du Gouvernement, des réponses très précises à trois questions.

D'abord, selon quelle procédure les autorités de tutelle des entreprises publiques pourront-elles contrôler les différents aspects de leur gestion : conclusion des contrats, passation des marchés, réalisation des opérations immobilières, politique salariale ?

Ensuite, quelles seront les dispositions spécifiques applicables au contrôle des créations de filiales et des prises de participation des entreprises publiques ?

Enfin, comment la Cour des comptes pourra-t-elle exercer ses compétences à l'égard des entreprises publiques en l'absence, actuellement reconnue, de moyens en personnel suffisants ?

Mes chers collègues, je crois que nous serons tous d'accord sur le fait qu'il appartient aux Assemblées de veiller à une utilisation correcte de l'argent public; le Sénat a d'ailleurs toujours manifesté une grande rigueur dans ce domaine.

Le Parlement a le devoir de contrôler attentivement le fonctionnement des entreprises publiques, au moins pour deux raisons.

La première raison — et je crois que le Gouvernement sera d'accord sur ce point — est d'ordre financier. Chaque année, le montant des concours de l'Etat aux entreprises publiques représente des sommes considérables.

Il y a d'abord la loi de finances initiale. Pour vous citer un exemple, elle prévoyait, en 1981, 36,8 milliards de francs, charges de retraites comprises.

Il y a ensuite les lois de finances rectificatives qui, de façon plus discrète, majorent les dotations initiales : 3,2 milliards de francs en août 1981, auxquels il faut ajouter 3,5 milliards de francs qui nous sont demandés, pour 1981, dans le prochain collectif.

Le coût total réel des entreprises publiques pour le budget de 1981 ressort donc à 43,5 milliards de francs.

Cette somme représente près du tiers du produit de l'impôt sur le revenu escompté en 1981.

Le Parlement ne peut donc pas — ne peut plus, devrais-je dire — se résigner à accorder des sommes aussi considérables aux entreprises nationales si le contrôle réel lui échappe.

Dans ces conditions, que faire ? Il est urgent, parallèlement à l'extension du secteur public, d'envisager des méthodes de contrôle parlementaire plus rigoureuses. Des textes ont déjà prévu que le Parlement pouvait être amené à contrôler des opérations de certains établissements.

Prenons l'exemple de la Caisse des dépôts et consignations. Lorsqu'elle a été créée en 1816 — à cette époque, le rôle du Parlement n'était pas celui d'aujourd'hui — elle a été placée sous la surveillance et la garantie de l'autorité législative. Une commission de surveillance, qui n'a de comptes à rendre qu'au Parlement et où siègent quatre parlementaires, loin de limiter le dynamisme de la caisse a tout au contraire puissamment contribué à une réussite sans cesse confirmée depuis plus d'un siècle et demi.

Une telle solution n'est évidemment pas possible pour toutes les entreprises publiques déjà créées ou à créer. Mais il serait inacceptable de renoncer à l'aspect global du contrôle du Parlement sur les firmes appartenant à l'Etat.

Quel est donc, actuellement, le droit applicable pour permettre aux parlementaires de contrôler la gestion des entreprises publiques ?

Il y a d'abord la procédure de la commission de contrôle, que j'écarte immédiatement compte tenu de son caractère temporaire.

Il y a ensuite les dispositions prévues à l'article 164 de l'ordonnance du 30 décembre 1958, portant loi de finances pour 1959 : les membres du Parlement désignés pour suivre et apprécier la gestion des entreprises publiques disposent, « sur décision de la commission compétente », des pouvoirs d'investigation les plus étendus sur pièces et sur place.

Prolongeant d'ailleurs une initiative qui avait été prise à l'Assemblée nationale, je vais donc proposer à votre commission des finances la création de deux rapports spéciaux, l'un

sur les entreprises publiques industrielles, l'autre sur les banques et les compagnies financières appartenant à l'Etat. L'exemple du rapport spécial sur les observations de la Cour des comptes, confié à notre collègue M. André Fosset, mérite d'être suivi.

La Haute Assemblée pourra ainsi être tenue au courant des extensions du secteur public par d'éventuelles créations de filiales et de sous-filiales, de l'utilisation des crédits accordés aux entreprises publiques et des conditions de leur gestion.

Vous voyez qu'avec ces deux rapports nous serons très loin de la façon dont le Gouvernement envisage, actuellement, de traiter les entreprises nationalisables.

Je le dis franchement : la conception que le Gouvernement a de cette gestion n'est pas acceptable par le Parlement et nous ne l'accepterons pas. Il faudra donc bien — car personne ne peut nous l'interdire — que nos rapporteurs spéciaux puissent à tout moment, en tous les cas annuellement, nous faire un rapport sur la gestion de ces entreprises déjà nationalisées ou nationalisables.

Sur ce point nous ne transigerons pas, car, même si cela doit vous déplaire, le Parlement est souverain. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I., ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur Bonnefous, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre avec l'autorisation de l'orateur.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je crois tout simplement, que, parmi les grandes fonctions parlementaires qui ont été oubliées au cours des années passées, figurait la fonction de contrôle. Nous sommes très heureux, monsieur le président, de constater que vous retrouvez les vertus de la fonction de contrôle parlementaire, qui fait partie de la légitimité républicaine. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Je suis enchanté de cette réponse, qui donne entièrement satisfaction à ma demande. Nous sommes tout à fait d'accord puisque, depuis des années, j'ai veillé à renforcer le contrôle parlementaire sur les entreprises publiques. Je vous remercie : en applaudissant le ministre, mes chers collègues (*l'orateur se tourne vers la gauche de l'assemblée*) vous m'avez applaudi, c'est très aimable.

M. André Méric. Parce que cela ne nous gêne pas !

M. Edouard Bonnefous, président de la commission des finances. Cette initiative, loin de porter atteinte à l'efficacité des nationalisations, doit au contraire, à mes yeux en renforcer l'utilité sociale, puisqu'elle améliore le droit à l'information des représentants de la nation, qui sont aussi les représentants des contribuables. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I., ainsi que sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Michel Rigou. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, les orientations du budget de l'industrie pour 1982 ont été nettement définies : emploi, reconquête du marché intérieur, indépendance dans le secteur des matières premières et énergie et accroissement de l'aide aux P. M. I. et P. M. E.

Les crédits sont en nette progression : 53 p. 100 en autorisations de programme, 29 p. 100 en crédits de paiement et dépenses ordinaires, sans compter les dotations de certains organismes inscrites au ministère de la recherche et de la technologie. Certains chapitres jugés prioritaires dans la politique nouvelle du Gouvernement ont été majorés largement : plus 34 p. 100 pour l'énergie, plus 49 p. 100 pour la régénération du charbon dans l'industrie.

Ces nouveaux moyens importants correspondent à une politique industrielle volontariste, qui doit permettre notamment de développer l'industrie dans les secteurs porteurs et chercher à mieux définir et à maintenir les filières industrielles ; de

soutenir les secteurs traditionnels comme le cuir, le textile, l'ameublement, en s'appuyant sur les entreprises innovatrices et performantes ; d'aider les entreprises en difficulté à mieux s'adapter à la concurrence et à surmonter les obstacles de leur développement.

Le temps de parole étant minutieusement réparti, je limiterai mon intervention à deux problèmes qui concernent plus particulièrement le département, la région dont je suis un représentant. Le Poitou-Charentes a, en effet, un tissu industriel constitué en majorité de P. M. E. de capacité très variable et tributaires de la sous-traitance.

Le premier problème est relatif à l'aide aux P. M. I. et P. M. E.

Les difficultés que rencontrent ces entreprises sont diverses : inadaptation technique, structures anciennes non performantes, production traditionnelle inadaptée aux besoins actuels, manque de fonds propres et de trésorerie, carnet de commandes en général réduit.

Les plus dynamiques font appel aux technologies avancées aux prix de lourds investissements. Trop souvent, elles travaillent pour un nombre réduit de donneurs d'ordre. Elles sont donc, en général, très fragiles et trop souvent tributaires des crédits que les banques peuvent leur consentir.

Les conseils généraux, les établissements publics régionaux, très conscients de l'ampleur de ces problèmes, ont depuis plusieurs années mis en place toute une politique d'aide et de soutien, à laquelle le ministère de l'industrie a participé. Les chambres de commerce et d'industrie, les sociétés de développement régional et autres organismes y participent activement avec des résultats non négligeables. Mais cette bonne volonté évidente, soutenue par des crédits importants, se révèle souvent insuffisante. La raison majeure est la difficulté d'intervention et surtout le moment propice de cette intervention. Il est souvent trop tard pour redresser la situation et c'est le dépôt de bilan avec les factures impayées, les licenciements et le cortège des conséquences sociales de tous ordres.

Ce scénario dramatique, malheureusement trop connu des élus impuissants, ne peut-il donc pas être modifié ?

Avant le dépôt de bilan, de nombreux clignotants s'allument : non-paiement des charges sociales, découvert bancaire excessif ; n'est-il donc pas possible d'intervenir ?

A un certain moment, quand il est encore temps, une étude sérieuse de la gestion de l'entreprise peut être réalisée et des solutions réalistes peuvent être trouvées : avec l'accord du chef d'entreprise souvent conscient de sa situation, l'aide doit être rapide et assortie d'un plan sévère de redressement. Malheureusement, ce mécanisme est souvent trop long et devient donc inefficace. Monsieur le ministre, avec vos pouvoirs et votre volonté de maintenir l'emploi, ne pouvez-vous pas intervenir dans ce domaine certes difficile ? Vous sauveriez de nombreux emplois dans ces P.M.E. et P.M.I.

Un autre problème se pose maintenant aux entreprises sous-traitantes : j'en ai eu la confirmation en participant au Midest à Lyon le 18 novembre. J'ai eu l'occasion de rencontrer de nombreux chefs d'entreprise qui m'ont fait part de leurs observations : taxe professionnelle, crédits trop chers, impôt sur la fortune... Tous ces problèmes font déjà ou vont faire l'objet de discussions prochainement au Parlement. Mais nombreux sont ceux qui se plaignent de l'allongement des délais de paiement : jusqu'à présent, les quatre-vingt-dix jours étaient la règle normale acceptable, mais ce délai est passé fréquemment à six mois et plus, même avec les entreprises nationalisées. Dans de telles conditions, les entreprises sous-traitantes, qui doivent souvent étudier leurs prix de très près, ne pourront tenir très longtemps.

C'est donc la question que je vous pose, monsieur le ministre : comment améliorer ces délais de paiement ?

Le deuxième grand thème que je voudrais aborder est relatif aux économies d'énergie et aux énergies nouvelles.

Cette priorité, clairement définie au Parlement lors du débat sur l'énergie, se traduit par un accroissement important des crédits mobilisés dans ces actions : elle peut se révéler génératrice d'emploi si les mesures incitatives sont suffisantes. Les moyens mis à la disposition de l'Agence pour les économies d'énergie sont en augmentation de 59 p. 100. Les mesures fiscales — les déductions pour les travaux d'économie d'énergie des particuliers atteignent maintenant 8 000 francs par foyer, plus 1 000 francs par enfant à charge — et la création d'un compte-épargne énergie confirment la volonté du Gouvernement d'améliorer rapidement son indépendance énergétique.

Ces mesures intéressant les particuliers méritent d'être diffusées largement : dans les secteurs ruraux, elles peuvent entraîner de nombreuses créations d'emploi dans l'artisanat spécialisé, conséquence bénéfique à tous les niveaux.

Monsieur le ministre, votre budget doit être le moteur du nouveau développement industriel. Vous êtes doté de moyens, vous poursuivez une décentralisation accrue de vos services en renforçant les directions interdépartementales de l'industrie, vous mettez en place une politique industrielle volontariste intéressant tous les types d'entreprises : vos objectifs doivent être déterminants pour l'emploi. Espérons que vous ferez également renaître la confiance.

Monsieur le ministre, les sénateurs radicaux de gauche soutiennent votre politique ; ils voteront votre budget. (*Applaudissements sur les travées de la gauche démocratique, ainsi que sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Jean-Marie Rausch. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, incontestablement, le climat général dans l'industrie s'est très notablement dégradé au cours des six derniers mois.

Un certain nombre de faits, voire de déclarations, concourent, malheureusement, à déprimer encore plus l'activité économique de notre pays. Je veux parler, d'une part, de la hausse inconsidérée des taux d'intérêt, qui ne s'explique pas uniquement par le niveau des taux américains, puisque ceux-ci étaient les mêmes avant le 10^{er} mai 1981, et qui trouve, en réalité, son origine — il faut l'affirmer avec force — dans une défiance des milieux économiques envers la politique menée par le Gouvernement.

M. André Méric. Le contraire nous eût étonnés !

M. Jean-Marie Rausch. Invoquer à cet égard une quelconque spéculation, voire, comme l'a fait insidieusement récemment un journal du soir, une fronde des chefs d'entreprise, est totalement vain. Ces derniers, dans la mesure où ils sont soumis à un véritable régime de douche écossaise du fait de nombreuses déclarations intempestives et contradictoires de la part de membres du Gouvernement, n'ont simplement plus aucune confiance. Le Premier ministre n'a-t-il pas parlé, un jour, de patrons « incompetents ou malhonnêtes » alors que, le surlendemain, il faisait appel aux chefs d'entreprise pour assurer la relance économique et l'emploi ?

Tout cela témoigne de la part d'un certain nombre de membres de notre gouvernement d'une ignorance profonde des réalités économiques, ce qui est particulièrement grave.

Ajouterai-je que les initiatives prises par le Gouvernement, loin de dissiper cette méfiance, ne font que l'accroître ?

L'impôt dit sur les grandes fortunes proposé dans le projet de loi de finances pour 1982 est en totale contradiction avec les engagements pris par le candidat François Mitterrand durant la campagne présidentielle. (*Protestations sur les travées socialistes.*) L'outil de travail devait être préservé. Or, celui-ci se voit taxé à partir de 2 millions de francs, ce qui est, comme vous le savez, monsieur le ministre, parfaitement ridicule lorsque l'on sait quelle est la valeur réelle de nos entreprises.

Cette taxation s'appliquera en réalité à un nombre très important d'entreprises, dans lesquelles il faut compter les petites et moyennes.

Il n'est pas étonnant dès lors de constater qu'à travers un sondage publié récemment une très grande majorité de ces chefs d'entreprise se déclarent hostiles à tout investissement et à toute embauche en 1982.

L'inquiétude, l'attentisme manifestés par les chefs d'entreprise se traduiront inévitablement par un recul très sensible de l'investissement industriel, moins 12 p. 100 pour l'année 1981 selon les enquêtes de l'I.N.S.E.E. Il ne donnera pas lieu à un rattrapage en 1982, parce que les grandes sociétés nationalisables seront du fait de leur nationalisation vraisemblablement désorganisées pour longtemps.

Il est, en effet, difficile d'attendre d'elles une contribution importante à l'investissement, d'autant plus que le Gouvernement semble ne pas savoir — le débat sur les nationalisations l'a abondamment prouvé tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat — comment il va organiser son action et quelle politique il va suivre dans ce domaine.

A cet égard, quelques questions viennent immédiatement à l'esprit : qu'en sera-t-il de la nomination des dirigeants des sociétés nouvellement nationalisées ? Les droits des salariés et des syndicats seront-ils étendus ? Y aura-t-il des conseils d'atelier ?

Quel sera leur rôle, leurs pouvoirs et de quelle manière ces sociétés nouvellement nationalisées participeront-elles à l'objectif, au demeurant jamais bien défini, de reconquête du marché intérieur ? Quels seront les rapports entre ces entreprises et la puissance publique ? Qui assurera la tutelle ? Qui définira la doctrine ? Y aura-t-il des plans d'entreprise approuvés par l'Etat ? Qui sera chargé de les examiner et de les approuver et, enfin, les rapports entre le secteur public et le secteur privé seront-ils maintenus ou modifiés ? Quelles sont les orientations en faveur de la sous-traitance ? Autant de questions, messieurs les ministres, qui attendent des réponses précises.

Surchargés de contraintes de toutes sortes telles que les négociations sur la durée du travail, l'impôt sur la fortune, la taxation des frais généraux des entreprises, les industriels privés seront dans l'incapacité absolue de connaître la stabilité et la sérénité voulue pour pouvoir investir, et j'en prends date dès aujourd'hui ! Des chiffres et des statistiques le prouveront abondamment à la fin de l'année 1982.

En l'absence de véritables investissements, la reprise actuelle de la production industrielle due, pour une part, aux facteurs purement techniques de reconstitution des stocks après le déstockage intervenu en 1980 et 1981 et, pour une autre part, à la progression de la demande internationale ou intérieure, ne trouvera pas dans une progression de l'investissement le relais indispensable pour éviter la dégradation des échanges extérieurs, pour créer les emplois souhaités et pour assurer les gains de productivité nécessaires à la compétitivité de notre économie.

Aussi, les initiatives du Gouvernement contribuent-elles à l'avènement du plus grand échec économique que la France aura jamais connu. (*Rires sur les travées socialistes.*)

Ajouterai-je que les accusations qui sont proférées à l'égard des chefs d'entreprise ne font que renforcer les causes de l'échec prévisible et en augmentent la probabilité ?

M. André Méric. Vous l'avez bien préparé.

M. Jean-Marie Rausch. La politique économique et industrielle du Gouvernement, traduite notamment dans le projet de loi de finances que nous examinons à l'heure actuelle, n'a en fin de compte d'autres effets que de diminuer leur ardeur, voire de les décourager totalement d'entreprendre. (*Mouvement divers sur les travées socialistes.*)

Le Gouvernement a-t-il une véritable doctrine industrielle ?

Le débat sur les nationalisations, comme je l'indiquais tout à l'heure, a abondamment démontré que le Gouvernement nationalisait, en réalité, sans savoir véritablement ce qu'il allait faire des nouvelles entreprises publiques, comment il organiserait leurs rapports avec le reste de l'industrie, quels objectifs il assignerait à ces entreprises industrielles. Il est maintenant évident que ces nationalisations procèdent plus de considérations idéologiques périmées que d'une doctrine industrielle réfléchie, adaptée au monde de demain.

De même, le Gouvernement n'a pas précisé sa doctrine en matière de conversion des entreprises industrielles, en matière des interventions du C. I. A. S. I. notamment, et le nombre de faillites, de défaillances d'entreprises se situe à un niveau jamais atteint jusque-là, plus de 40 p. 100 par rapport à l'année dernière à pareille date du fait de la hausse des taux d'intérêt.

Face à une situation aussi grave, le Gouvernement n'a jamais précisé quelles étaient ses conceptions. Suit-il une ligne de conduite définie ou ne fait-il que réagir aux contraintes de l'heure en cédant toujours aux préoccupations les plus immédiates et les plus circonstancielles ?

L'action en faveur des domaines industriels de pointe et du développement technologique qui est pourtant essentielle au moment où la compétition internationale se fait de plus en plus rude ne relève plus que partiellement de votre compétence puisque la tutelle des grands organismes de recherche et de technologie a été retirée à votre ministère au bénéfice de votre collègue, ministre d'Etat, ministre de la recherche.

Aussi n'avons-nous pas le sentiment que la promotion de la recherche dans l'industrie, la diffusion de l'innovation soient des éléments importants de sa politique industrielle, et qu'au contraire la France risque de s'engager résolument dans la voie malheureusement erronée dans laquelle s'était engagée la Grande-Bretagne auparavant, c'est-à-dire avoir une ambitieuse politique de la recherche pour la recherche, mais non pas de recherche appliquée ? Quelles sont, en effet, les innovations issues de la Grande-Bretagne au cours des vingt dernières années ? Je n'en connais aucune.

En outre, un certain nombre de secteurs, et non des moindres, connaissent des difficultés majeures. Le secteur de la machine-outil, sévèrement concurrencé par l'Allemagne fédérale, nous le savons tous, mériterait une attention toute particulière de la part du Gouvernement ; aussi serait-il tout particulièrement intéressant de connaître les grandes lignes du plan, semble-t-il en cours d'élaboration, concernant ces activités.

Vous ne vous étonnez guère de voir un sénateur du département de la Moselle vous parler de la sidérurgie et vous demander quels avantages le Gouvernement envisage de tirer de la nationalisation toute récente de ce secteur d'activité essentiel.

Recherchez-vous une rationalisation de la production, une mise en cohérence des plans de développement de ces deux sociétés et si oui, de quelle façon ? Quelle stratégie industrielle, aussi bien nationale qu'européenne, compte suivre le Gouvernement pour adapter notre sidérurgie à la rude compétition internationale à laquelle elle a à faire face et enfin, et surtout, combien de milliers d'emplois envisagez-vous encore de supprimer dans la sidérurgie lorraine ?

M. Serge Boucheny. De toute façon, il n'en reste plus beaucoup !

M. Jean-Marie Rausch. Certains parlent de sept mille, monsieur le ministre ! Je ne vous cacherais pas toute l'inquiétude qui règne au sein de la population de ma région, si durement éprouvée par la crise économique pour laquelle le Gouvernement n'a pas encore trouvé de solution de remplacement, ce qui est particulièrement regrettable. (*Exclamations sur les travées socialistes et communistes.*)

M. André Méric. Quand même !

M. Jean-Marie Rausch. En ce qui concerne le secteur du textile et de l'habillement, nul besoin de rappeler dans quelles difficultés celui-ci se débat et, là encore, nous ne pouvons que regretter la relative lenteur avec laquelle s'élabore le plan textile annoncé pourtant à grand fracas par le Gouvernement. Je vous indique qu'en tout état de cause l'annonce de l'implantation dans le département des Vosges d'une entreprise canadienne susceptible de créer un certain nombre d'emplois et qui viendrait, elle-même, concurrencer les entreprises françaises dans un domaine déjà difficile, celui de la téléphonie, ce qui entraînerait par la même d'autres licenciements, me paraît tout à fait maladroite.

En outre, la réduction du programme nucléaire, heureusement freinée par la clairvoyance des maires et des conseillers municipaux concernés par l'implantation de ces centrales, clairvoyance à laquelle je tiens à rendre hommage, risque de compromettre à terme le développement d'une industrie pourtant performante, créatrice d'emplois et exportatrice, ce qui pose bien évidemment le problème de la compensation de la diminution du plan de charges de cette industrie, problème auquel aucune solution ne semble vouloir être apportée.

L'annonce de la mise en route de Cattenom 3 est évidemment de nature à donner partiellement satisfaction à une population inquiète pour l'avenir économique et industriel de la Lorraine, mais il faut qu'il soit clairement dit que la quatrième tranche suivra dans un délai raisonnable et connu.

Personne ne comprendrait d'ailleurs que l'on puisse renoncer à cette importante réalisation porteuse d'espoir pour l'avenir et créatrice d'emplois dans l'immédiat.

En matière charbonnière, que comptez-vous faire pour développer les industries situées en amont et en aval ? Quels sont les objectifs de production charbonnière de notre pays ? Quelles sont les modalités de calcul de la subvention budgétaire attribuée aux Charbonnages de France ? Quel sera le programme d'Electricité de France en matière de centrales thermiques ? Quelles sont les perspectives enfin de production par bassins charbonniers, principalement pour les houillères du bassin de Lorraine ?

Le projet économique socialiste tel qu'il a été défendu par le Président de la République lors de la campagne électorale comportait de multiples intentions, certaines fort louables, telles par exemple la reconquête du marché intérieur et l'action sur les grandes filières industrielles ; mais il est certain que depuis six mois, nul n'a jamais précisé ce que voulait dire réellement de telles expressions ?

Quelle politique le Gouvernement entend-il mettre en œuvre dans les différentes industries que je viens d'évoquer pour atteindre ces objectifs ? Quelles actions concrètes veut-il entreprendre en ce sens ? Une fois de plus cela démontre que la

doctrine socialiste en matière industrielle n'existe pas, ce qui est particulièrement grave pour l'avenir de notre pays.

Loin de dissiper les nuages qui s'amoncellent, le Gouvernement, en fin de compte, s'ingénie à en aggraver la menace.

En n'ayant aucune politique industrielle clairement définie, il compromet finalement le déroulement de sa propre politique économique et sociale et aboutira inévitablement au résultat exactement inverse de ce qu'il recherche. (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P., du R.P.R. et de l'U.R.E.I. — Exclamations sur les travées communistes et socialistes.*)

M. Christian Poncelet. Très bien !

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

M. Robert Schmitt. Avec votre projet de nationalisations, nous avons pu prendre la mesure exacte des objectifs de votre politique industrielle. Votre budget constitue pour nous une nouvelle occasion d'en apprécier la portée et les limites.

Face à une situation de notre économie préoccupante, vous vous êtes efforcé de traduire dans les faits un certain nombre d'orientations satisfaisantes dont je vous donne volontiers acte. L'augmentation des crédits ouverts en faveur de l'exportation, les dotations allouées au F.D.E.S., le développement de nos stocks de sécurité, l'annonce de votre plan concernant le textile sont effectivement des mesures positives.

Votre budget traduit effectivement vos bonnes intentions, mais aussi toutes les incohérences et les incertitudes liées à votre politique qui ont été largement mises à jour au cours du débat sur les nationalisations et lors de l'examen de la première partie de la loi de finances.

En effet, vouloir mettre en œuvre une politique industrielle susceptible de dynamiser l'économie en assurant le développement de nos exportations et la reconquête du marché intérieur, vouloir créer des emplois et promouvoir une politique sociale audacieuse sont autant d'orientations qui ne sauraient être critiquées en soi. Mais la question qui se pose à l'évidence est de savoir si l'on peut satisfaire de façon simultanée l'ensemble de ces priorités.

Faut-il, dans ce cas, envisager peut-être une pause, comme l'a suggéré l'un de vos éminents collègues, suggestion que la presse nationale a reprise très largement dans la journée d'aujourd'hui ?

Une chose est sûre, ces priorités ne justifiaient en aucune façon un recours à une extension aussi vaste du secteur public, procédure qui, nous l'avons vu, n'a de fondement qu'idéologique, procédure pour le moins incertaine, dangereuse et assurément coûteuse pour le budget de l'Etat.

Quoi qu'il en soit, il n'y a pas à proprement parler, dans tout cela, d'orientation nouvelle, ni de moyens spécifiques adaptés à une politique donnée. Quels sont, en effet, les voies et moyens de cette politique ? On entend développer tout à la fois les secteurs de pointe et de croissance, en cherchant à réactiver les activités en déclin exposées à une dure concurrence internationale. Pour ce faire, il est proposé d'investir massivement dans la formation, la recherche et l'équipement des entreprises, de renforcer la cohérence et l'efficacité des secteurs, en ménageant entre eux des effets de filière.

Autant d'orientations qui, encore une fois, ne sont pas condamnables, mais qui ne constituent qu'une série d'objectifs très généraux, sans réelles articulations ni cohérence.

Il y a, en effet, un manque de cohérence à vouloir tout à la fois assurer une croissance la plus élevée possible et créer un maximum d'emplois. Incohérence encore lorsque l'on recherche à privilégier le court et le moyen terme, qui est porteur d'avenir, et les secteurs déficitaires.

Les limites actuelles de l'économie française qui tiennent, entre autres, à des importations incompressibles en accroissement du fait notamment du prix de l'énergie et à des ressources nationales nécessairement limitées, vous contraindront, tôt ou tard, à opérer un certain nombre de choix en fonction de règles nécessairement sélectives.

Contrairement à ce que vous prétendez, il vous faudra arbitrer entre les secteurs à croissance durable qui s'adressent effectivement à des marchés extérieurs solvables et les autres secteurs d'activité. Face aux difficultés et aux incertitudes que traverse notre économie, il conviendrait d'exploiter nos forces essentielles en priorité dans les secteurs en croissance et à haute valeur ajoutée susceptibles de viser et d'atteindre largement l'exportation.

Au lieu de cela, vous allez compromettre par vos nationalisations les meilleurs instruments de notre appareil industriel. Vous nous proposez une dissémination de nos moyens qui ne permettra pas d'atteindre la compétitivité et l'efficacité escomptées. Vous prétendez financer indéfiniment des progrès dans tous les domaines, alors qu'à court terme les charges de l'Etat vont être écrasantes, et cela au moment où les déficits se creusent : commerce extérieur, balance des paiements, sécurité sociale.

Le déficit budgétaire, pour lequel vous vous livrez à des comparaisons peu significatives par rapport au produit national brut, mais dont il importe de considérer le financement, sans doute problématique au regard de l'étroitesse de notre marché financier, et le fait qu'il traduit un éloignement dangereux vis-à-vis de nos partenaires qui, tous, se lancent dans une politique de maîtrise de leurs dépenses publiques, sera un facteur aggravant. Quel sera à moyen terme l'avenir de notre monnaie en l'absence d'harmonisation des politiques conjoncturelles ? Nous risquons de payer très cher cet isolement au moment où nos difficultés nécessiteraient un rapprochement avec nos partenaires de la Communauté.

Il est sûr que les entreprises souffriront d'un tel climat, et si l'on note, à l'heure actuelle, une timide reprise de l'activité, nous savons tous qu'il s'agit d'un effet mécanique imputable à un « déstockage » et à une « désépargne » préoccupante.

Dans le même temps, l'investissement continue à stagner et les marges des entreprises ne cessent de se détériorer. Comment s'en étonner lorsque l'on considère les effets des taux d'intérêt, de l'encadrement du crédit et du blocage partiel des prix ? Face à une situation difficile, certaines recettes fiscales de votre budget viendront accroître encore les difficultés des entreprises.

Contrairement aux engagements pris, il y aura bien taxation de l'outil de travail, taxation des frais généraux, restriction de l'aide fiscale à l'investissement, taxation « exceptionnelle » des compagnies d'assurance.

Que représentent les crédits de votre ministère face à un tel renforcement de la charge fiscale qui, cette année, pèsera sur les entreprises ?

Une telle évolution risque enfin d'être aggravée par les orientations que vous avez retenues en matière d'énergie.

Au mois d'octobre dernier, vous avez expliqué devant l'Assemblée nationale qu'éviter de susciter la consommation d'énergie ne doit pas déboucher sur une diminution du taux de croissance économique. Un tel point de vue n'est pas illégitime mais, pour ce faire, on nous vante les mérites d'une nouvelle croissance qui, pour le moment, demeure largement hypothétique. Mais en attendant les effets bénéfiques de celle-ci, les entreprises auront à faire face à une énergie plus chère au cours des prochaines années. Vous ne pouvez pas invoquer le passé sur ce point, car cela vous sera tout à fait imputable.

Comment favoriser un recours au charbon alors que, national ou importé, il produit une énergie électrique deux fois plus chère que celle qui est issue du nucléaire ? Je note d'ailleurs que la subvention aux Charbonnages représente 87 p. 100 des moyens de paiement de votre ministère et que, par ailleurs, les importations de charbon atteignent un montant de 10 milliards de francs payables en devises, chaque année, ce qui n'arrange pas notre balance commerciale.

Revenant en partie sur la décision prise le 30 juillet dernier, le conseil des ministres du 25 novembre s'est prononcé sur la poursuite des travaux concernant un certain nombre de tranches nucléaires. Cette décision s'est accompagnée de déclarations qui reconnaissent que l'énergie nucléaire est nécessaire au bilan énergétique du pays.

Reconnaissance tardive, mais reconnaissance tout de même ! Une telle décision fait apparaître que vous semblez avoir compris en partie que la politique suivie par la France en ce domaine depuis 1973 a été exemplaire. Les centrales installées ont fourni, en 1980, l'équivalent de 12 millions de tonnes de pétrole, ce qui représente 6,25 p. 100 de la consommation nationale d'énergie. Les économies d'importations résultant de cette production ont ainsi atteint la valeur de quelque 6 milliards de francs.

Il était prévu que le programme nucléaire assurerait, en 1985, 20 p. 100 de la consommation énergétique totale, soit 43 millions de tonnes d'équivalent pétrole, et 30 p. 100 de la consommation énergétique totale en 1990. L'abandon de ces objectifs aurait eu des conséquences néfastes sur l'ensemble de notre économie. National à plus de 90 p. 100, le nucléaire est

une industrie dont les approvisionnements sont sûrs et la sécurité de fonctionnement sans égal. Ce sont les raisons pour lesquelles les décisions concernant les quatre tranches de Cattenom avaient fait l'objet de décisions favorables de la part des élus des conseils municipaux, départementaux et régionaux. La Lorraine ne pouvait que se féliciter de ces implantations qui étaient susceptibles de fournir du travail à des centaines d'entreprises régionales, assurant ainsi plusieurs milliers d'emplois.

Aussi, la Lorraine, traumatisée par les problèmes de l'emploi en général, et plus particulièrement dans le secteur de la sidérurgie, se mettait-elle à espérer.

Oui, mais ! C'était compter sans la politique et les promesses électorales. Alors, dans un premier temps, vous avez, messieurs les ministres, suivi les députés de Thionville et gelé deux tranches de Cattenom.

Dans un deuxième temps, conscient que l'énergie nucléaire est nécessaire au bilan énergétique de notre pays, vous consultez à nouveau les populations qui, fidèles à leurs convictions, confirment leur détermination de voir se réaliser les quatre tranches primitivement projetées.

Nous pensions alors, surtout après la visite du Président de la République, que la cause de Cattenom était gagnée.

Hélas ! C'était compter, et je me répète, sans les promesses électorales !

C'était compter sans l'attitude des élus socialistes qui, en Lorraine, se battaient contre Cattenom, même si, à l'Assemblée nationale, ils se ralliaient aux décisions du conseil des ministres du 25 novembre.

Vous tentez alors, monsieur le ministre, de contenter tout le monde en décidant, voilà quelques jours, la reprise de la troisième tranche et le blocage de la quatrième. En fait, vous n'avez satisfait personne car les réalistes vous reprocheront, à juste titre, de ne pas assurer la maîtrise de l'énergie en bloquant la quatrième tranche, alors que vos députés thionvillois et quelques écologistes continueront à vous reprocher la reprise des travaux de la troisième tranche.

Mon attachement au devenir de la Lorraine a donné à cette partie de mon intervention, un ton polémique. Il n'en demeure pas moins vrai qu'à l'échelon national, vous aurez à prendre une décision particulièrement importante concernant les centrales surgénératrices, dans un climat difficile, mais que vous avez vous-même largement contribué à créer en vous livrant à des polémiques dont l'enjeu n'était qu'électoral.

Les déplorables incidents qui ont eu lieu récemment à Golfech en témoignent. Décision lourde de sens, car si, dans cinq ans, la France vient à manquer d'énergie électrique pour soutenir sa croissance économique, cela sera dû uniquement aux décisions que vous aurez prises.

Source irremplaçable de progrès technologique parfaitement maîtrisé, source d'exportations dont vous semblez avoir compris tardivement qu'il serait pour le moins inconséquent d'en freiner le développement, cela ne vous a pas empêché de réduire sensiblement la dotation d'Electricité de France dans le budget des charges communes, qui diminuera de 12,5 p. 100 par rapport à 1981.

Ce n'est pas avec de telles orientations et de telles incertitudes que l'on contribuera à sortir la France de la crise économique.

Dans ces conditions, monsieur le ministre, vous ne serez pas surpris que je ne puisse pas voter votre budget. (*Applaudissements sur les travées de l'U.R.E.I., du R.P.R., de l'U.C.D.P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Raymond Dumont. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, les crédits ouverts au titre du ministère de l'industrie par le projet de loi de finances pour 1982 sont en très nette augmentation par rapport à ceux qui ont été votés pour 1981 : les autorisations de programme progressent de 53 p. 100, les crédits de paiement et les dépenses ordinaires de plus de 29 p. 100.

La montée est spectaculaire en ce qui concerne les autorisations de programme spécifiques à la politique industrielle et à l'informatique, qui passent de 609 millions de francs à 2,056 milliards de francs, soit un bond de 237 p. 100.

Cette majoration marque l'intérêt que le nouveau gouvernement porte, fort légitimement, à l'industrie.

Mais plus encore peut-être que la progression quantitative des crédits, ce qui caractérise le budget de l'industrie pour 1982, c'est qu'il traduit les nouvelles orientations que le Gouvernement entend imprimer à la politique industrielle. De ce point de vue, il se présente réellement comme un budget du changement.

L'industrie assure, en France, le tiers de l'emploi, la moitié de l'investissement productif, les quatre cinquièmes de l'exportation.

Il est donc essentiel, ainsi que le note le document blanc présentant le budget par programme, que « la France se mobilise pour son industrie ».

Cette formule me paraît plus juste que celle qui a été employée par M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan, qui écrit : « Les pouvoirs publics doivent s'efforcer de redonner aux industriels leur vraie place dans la nation. »

En effet, l'activité industrielle, ce n'est pas seulement le fait des industriels ; c'est aussi et avant tout le fruit du travail de millions d'ouvriers, de techniciens, d'agents de maîtrise, de cadres et d'ingénieurs. Sans vouloir être désobligeant pour qui que ce soit, je note que lorsque les industriels descendent dans la rue, comme ce fut le cas hier à Grenoble, les usines continuent de produire ; il n'en va pas de même lorsque ce sont les salariés qui manifestent ! (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

On peut, bien entendu, agiter l'épouvantail de la taxe sur les frais généraux des entreprises, de l'impôt sur les grandes fortunes, des nationalisations pour affirmer, sans d'ailleurs le démontrer, que la politique du Gouvernement actuel va « dévitaliser » l'industrie.

Ce que chacun peut constater, alors que les mesures incriminées n'ont pas été appliquées et ne peuvent donc être tenues pour responsables, c'est que tout au long des années passées, la France s'est désindustrialisée.

Le rapport précédemment cité en convient lui-même, qui fait état de la perte, depuis juillet 1980, de près de 200 000 emplois industriels.

Cette situation n'est pas nouvelle ; elle ne peut, en aucun cas, être portée au débit du nouveau gouvernement. Elle était prévisible et prévue. Une étude de l'I.N.S.E.E. remontant à plusieurs années et consacrée au Nord-Pas-de-Calais indiquait que, dans cette région typiquement industrielle, 170 000 emplois industriels avaient disparu ou disparaîtraient entre 1975 et 1986, soit un emploi sur trois.

Le rapporteur de la commission des affaires économiques reconnaît l'ampleur de la dégradation lorsqu'il écrit : « Il est surtout indispensable de rétablir un tissu industriel solide. » N'est-ce pas implicitement reconnaître que ce tissu s'est déchiré, désagrégé, qu'il est parti en lambeaux au fil des ans ?

Qu'on ne vienne pas nous dire que cette tendance est commune à tous les pays industriels développés, quel que soit leur régime, ou qu'il s'agit d'une évolution fatale. C'est le résultat d'une certaine orientation fondée essentiellement sur la recherche du profit maximum et immédiat, fût-il spéculatif et non lié à la production.

Combien de fois nous a-t-on vanté la politique dite des « créneaux » — M. Tomasini a ajouté « porteurs » — au nom de laquelle furent abandonnés des pans entiers de notre production industrielle jugés non rentables ou insuffisamment rentables ? Ces abandons auraient été bien plus considérables encore s'ils ne s'étaient heurtés à l'action des travailleurs défendant leur emploi, leur outil de travail, à l'action des populations défendant leur droit de vivre et travailler au pays, action que les élus communistes ont eu mille fois raison de soutenir.

M. Serge Boucheny. Très bien !

M. Raymond Dumont. L'accent a été unilatéralement mis sur les exportations de produits, mais aussi de capitaux avec de nombreuses implantations d'usines à l'étranger. Tous ces transferts ne correspondaient pas, loin s'en faut, au souci de pénétrer et de gagner des marchés extérieurs ; bien souvent, il s'agissait tout simplement de la recherche d'un taux de profit plus élevé. Cette politique du « tout à l'exportation » a masqué et favorisé l'envahissement par des produits importés du marché intérieur, avec les conséquences qui s'ensuivent pour notre balance commerciale. De sorte qu'aujourd'hui la reconquête du marché intérieur se pose comme un impératif urgent.

Ces orientations prétendent trouver leur justification dans une prétendue « division internationale du travail » dont les arrières-pensées politiques ne sont pas absentes, loin de là. On le voit bien aujourd'hui où le projet de loi sur les nationalisations est combattu à coup d'arguments tirés des liens qui unissent les groupes industriels, les banques, les compagnies financières françaises à des partenaires étrangers.

On peut affirmer qu'au cours des années passées la France a cessé d'avoir une stratégie industrielle. Cela s'est traduit par l'abandon même de la notion de planification. Sans doute la France a-t-elle formellement continué d'être dotée d'un plan, mais il n'avait plus rien à voir avec « l'ardente obligation » dont parlait naguère le général de Gaulle ; il n'était plus qu'un catalogue de mesures accompagnant le redéploiement des principaux groupes industriels et plus encore bancaires et financiers, catalogue soumis aux aléas de la conjoncture et, partant, révisable à tout moment.

La loi de finances pour 1982, tout particulièrement les budgets de l'industrie et de la recherche scientifique, traduisent une volonté de développer une stratégie industrielle. Il ne s'agit pas là d'une pétition de principe ; le budget de 1982 dote les pouvoirs publics de moyens très sensiblement renforcés pour mener une action en direction des entreprises.

A entendre certains de nos collègues, le Gouvernement et sa majorité n'auraient d'autre préoccupation que d'accabler les entreprises sous les charges fiscales ou sociales. Il s'agit là d'une caricature. Une étude objective du budget fait ressortir que la dotation du F.D.E.S. pour les prêts consacrés à l'industrie passe de 1,5 milliard de francs en 1981 à 7 milliards de francs, dont 1 milliard destiné à améliorer la structure financière des petites et moyennes entreprises, ce qui témoigne, il faut le souligner, que celles-ci ne sont ni ignorées, ni oubliées, encore moins sacrifiées.

Contrairement à ce qui a été parfois dit ou imprimé, les communistes ne sont pas hostiles, par principe, à toute aide publique aux entreprises ou secteurs industriels. Ils y mettent toutefois une condition, à leurs yeux incontournable : le contrôle de l'utilisation des fonds publics ainsi dispensés. Il ne faut plus que l'argent des contribuables puisse servir aux entreprises pour, sous couvert de redéploiement ou de restructuration, licencier, fermer des usines, acculer au désespoir et à la ruine des villes, des cantons, des départements, des régions.

Nous insistons, messieurs les ministres, pour que l'octroi des aides publiques, quelle que soit leur nature, soit subordonné à des engagements précis, quantifiés, de la part des entrepreneurs pour le développement, à tout le moins le maintien pour les branches les plus fragiles, de l'emploi et du niveau de l'activité.

Nous gardons les yeux grands ouverts ; des évolutions peuvent être nécessaires en raison de la modification des technologies, voire des conditions de la concurrence. La solution doit être, dans tous les cas, recherchée en concertation avec les travailleurs et leurs syndicats ; elle doit privilégier l'aspect social et humain car rien n'est finalement plus coûteux, plus désastreux pour le pays que le chômage et la désertification de secteurs géographiques.

Pour notre part, nous voyons une cohérence entre la mise en œuvre de cette stratégie industrielle et d'autres projets soumis par le Gouvernement au Parlement ; disant cela, nous pensons notamment à la décentralisation et à la nationalisation.

Ces diverses mesures forment un tout indissociable, dont l'objectif est de faire de la France une grande puissance industrielle, moderne, dynamique et créatrice d'emplois.

Il convient, certes, de demeurer prudents, mais nous enregistrons avec satisfaction la constatation d'une reprise de la production et d'une amélioration du climat général dans l'industrie, faite par l'I.N.S.E.E., après une enquête récente effectuée auprès de 2 500 chefs d'entreprise.

Comme quoi, ces derniers sont effectivement moins pessimistes et découragés que certains ne le prétendent qui, par calcul politique, noircissent à dessein la situation, misant sur son aggravation pour retrouver audience auprès des Français.

La seconde partie — plus brève — de mon intervention sera consacrée à quelques remarques sur les questions de l'énergie.

Le conseil des ministres, lors de sa réunion du 25 novembre, a décidé de donner le feu vert à la poursuite des travaux sur les sites de Cattenom, Chinon, Chooz, Golfech, Nogent et Penly.

Je veux indiquer très nettement que le groupe communiste considère que cette décision s'imposait et il se félicite qu'elle ait enfin été prise.

La consultation réclamée et promise a eu lieu : les conseils municipaux, les conseils régionaux concernés, ainsi que l'Assemblée nationale se sont prononcés ; les décisions démocratiquement adoptées s'imposent à tous.

Autant nous comprenons et respectons les interrogations de certains, notamment des jeunes, devant une énergie qu'ils assimilent à tort à celle de la bombe atomique, autant nous apparaissent injustifiables les actes de violence et les dégradations commises, souvent par des personnes étrangères au site et à la région et qui se présentent — comble d'ironie — comme des défenseurs des énergies dites « douces » !

En matière d'énergie, l'objectif prioritaire doit être de réduire notre dépendance vis-à-vis de l'étranger, dépendance qui se situe globalement à 70 p. 100 de nos besoins.

De ce point de vue, la poursuite du programme nucléaire à un niveau élevé nous paraît une nécessité vitale.

La France dispose, sur son territoire, de ressources en uranium qui sont relativement importantes et qui, le cas échéant, additionnées à nos stocks, nous mettraient à l'abri d'une rupture brutale des approvisionnements extérieurs. Notre effort pour la couverture de nos besoins présents et futurs en uranium enrichi ne doit pas être ralenti. La mise en œuvre, que nous souhaitons la plus rapide possible, des surgénérateurs multipliera le rendement de nos ressources.

La francisation de la technologie, que les communistes ne cessaient de réclamer, est maintenant réalisée et nous disposons de sa maîtrise.

La nationalisation des cinq grands groupes industriels, notamment de la C.G.E., de trente-six banques et des deux principales sociétés financières renforcera la position des pouvoirs publics dans le secteur de l'industrie nucléaire.

M. Guy Schmaus. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Raymond Dumont. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Schmaus, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, je voudrais remercier M. Dumont de bien vouloir me permettre de l'interrompre quelques instants pour poser une question à M. le ministre à propos, précisément, de la C.G.E.

J'ai sous les yeux des coupures de presse, monsieur le ministre, faisant état d'un accord de principe qui serait intervenu entre les Câbles de Lyon, filiale à 100 p. 100 de la C.G.E., qui est nationalisable, et la société allemande Cable Metal, accord selon lequel, en échange de son rachat par la firme française, la société allemande prendrait possession d'un quart du capital des Câbles de Lyon, ce qui serait, si l'on peut s'exprimer ainsi, une variante industrielle de l'affaire Paribas.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir me donner des informations ou des éclaircissements sur cette affaire qui a suscité une émotion légitime parmi les travailleurs, et dans l'opinion publique qui est attachée, elle, à la réussite du changement.

M. le président. Veuillez poursuivre, monsieur Dumont.

M. Raymond Dumont. Compte tenu du caractère stratégique du secteur nucléaire, les communistes réclament que la maîtrise publique soit la plus complète et qu'elle porte, en particulier, sur Creusot-Loire. On ne peut ignorer l'impact sur l'emploi de l'industrie nucléaire tant au niveau des grandes entreprises que de centaines de petites et moyennes industries sous-traitantes.

Monsieur le ministre de l'industrie, vous avez évalué à 700 000 le nombre de personnes occupées par la mise en œuvre du programme nucléaire français.

Il est certain que la réalisation de ce programme constitue un aiguillon puissant pour notre recherche scientifique et pour l'innovation, tout particulièrement dans des techniques de pointe dont profite l'ensemble de l'industrie française.

Pour toutes ces raisons, répétons-le, les communistes considèrent d'intérêt national la poursuite à un haut niveau du programme électro-nucléaire français.

De même, ils se félicitent de la décision du nouveau Gouvernement de relancer la production charbonnière nationale.

Ici, la rupture est totale avec ce qu'il est convenu d'appeler le « plan Giraud », lequel proposait de ramener l'extraction à

dix millions de tonnes à l'horizon de 1990. L'objectif retenu pour cette date est désormais fixé à trente millions de tonnes. Rappelons que la production française, en 1981, se situera probablement entre dix-huit et dix-neuf millions de tonnes.

On lit, ici et là, que la décision de relancer la production charbonnière nationale aurait pour objet de limiter le développement du nucléaire. Pour notre part, nous nous refusons à poser le problème en ces termes. Nous nous prononçons très clairement et pour le développement du programme électro-nucléaire et pour celui de la production nationale de charbon. Loin d'opposer les choses, nous les considérons comme complémentaires.

Nous ne saisissons pas l'intérêt qui pourrait s'attacher à remplacer la production de thermies d'origine nucléaire par des thermies produites à partir du charbon et dont le prix de revient est plus élevé, y compris lorsqu'il s'agit de charbon importé.

En revanche, nous sommes partisans de substituer, chaque fois que cela est possible, du charbon au pétrole importé à 98 p. 100 et coûteux en devises, car cela représente une économie pour notre pays. L'économie est évidente lorsqu'il s'agit de charbon extrait de nos mines, qui n'exige donc aucune sortie de devises et permet de maintenir l'activité dans des régions comme la Lorraine, le Centre-Midi ou le Nord-Pas-de-Calais. L'économie réelle est d'autant plus grande qu'elle évite les coûts sociaux et les gaspillages considérables résultant de la récession et de la liquidation des puits.

Compte tenu de la politique de récession charbonnière menée depuis plus de vingt ans, porter la production nationale à trente millions de tonnes ne sera pas chose aisée ; il ne faut pas se le cacher. Certes, cela est possible à l'horizon 1990, mais à condition de s'en donner, dès à présent, les moyens, d'engager dès maintenant la formation des hommes, la revalorisation du métier de mineur et les investissements indispensables.

Pour cela, il faut prospecter pour trouver de nouveaux gisements exploitables et mettre en exploitation ceux qui sont reconnus ; il est aussi nécessaire de développer la production de tous les bassins déjà en exploitation, y compris celui du Nord-Pas-de-Calais, dont les ressources demeurent très importantes.

Le plan d'exploitation adopté par les houillères de ce bassin ne saurait nous satisfaire dans la mesure où il prévoit, pour 1982, une diminution de la production de l'ordre de 200 000 tonnes par rapport à celle de 1981. Il ne suffit pas de ralentir le rythme de la récession. Il convient aussi d'inverser, sans tarder, la tendance.

La méthode qui consiste à limiter au départ la subvention à 2,5 centimes la thermie n'est peut-être pas la meilleure. N'eût-il pas été préférable de fixer, bassin par bassin, puits par puits, un chiffre de production qui tienne compte des réserves disponibles et des possibilités en hommes et en moyens matériels ? On ne peut cantonner le Nord-Pas-de-Calais au rôle de transformateur de houille importée ; il est certain que, dans cette perspective, le bassin serait rapidement et inéluctablement supplanté par les zones côtières.

Enfin, je voudrais, monsieur le ministre, insister une fois encore sur l'intérêt que présente la gazéification *in situ*, qui permettrait d'exploiter les réserves profondes de charbon dont notre sous-sol est abondamment pourvu. Les expériences réalisées à Bruay-en-Artois sont prometteuses ; elles doivent être poursuivies y compris sur ce site.

La mise en œuvre de ce procédé pourrait faciliter la relance de la carbochimie, un peu vite délaissée au profit de la pétrochimie. Nous estimons que la carbochimie est porteuse d'avenir. Lorsque le charbon est utilisé comme matière première par l'industrie chimique, l'incidence de son coût est faible par rapport à la valeur ajoutée ; le charbon français retrouverait alors toutes ses chances, nos finances publiques y trouveraient avantage.

Le Gouvernement a confirmé sa volonté de faire procéder à un inventaire des ressources minières de notre pays, notamment de ses ressources charbonnières. Le présent budget en prévoit les moyens. Pour que cet inventaire soit incontestable et incontesté, il faut qu'il soit contradictoire et non pas mené par le seul exploitant ; il faut y associer les syndicats avec possibilité pour eux de désigner leurs propres experts.

Je conclurai en indiquant que le groupe communiste votera le budget du ministre de l'industrie, car il considère qu'il s'agit d'un budget qui répond à l'intérêt du pays et au désir de changement exprimé démocratiquement par la majorité des Français. (Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)

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

M. Louis Souvet. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, les gouvernements changent, mais les défis restent. L'environnement économique s'est profondément transformé depuis cinq ans. La croissance forte est interrompue pour longtemps. Il faut produire, mais surtout vendre. Produire et vendre, en dépit de contraintes qui ont pour noms : mondialisation des marchés, hausse des coûts de l'énergie, révolutions technologiques, avec l'électronique aujourd'hui, la robotique demain.

Il y a des petites phrases qui portent, qui devraient donner à réfléchir à tous les responsables politiques. Celle du chancelier Schmidt, par exemple, constatant que le temps approchait où 90 p. 100 des exportations de son pays seraient constituées par des brevets et de la technologie, c'est-à-dire le temps des défis, de la matière grise.

Votre budget s'inscrit dans un cadre. Que vaut ce cadre ? Que vaut votre budget ?

Le Gouvernement souffle le chaud et le froid sur les entreprises. Le succès de celles-ci repose sur le triptyque : croissance, investissement, rentabilité. Pour financer leur croissance, les entreprises ont besoin de réinvestir leurs profits. Mais le Gouvernement taxe l'outil de travail ; l'entrepreneur ne pourra s'acquitter de cette obligation fiscale qu'au détriment de la modernisation de son entreprise.

Les entreprises ont, par ailleurs, besoin de liberté pour s'adapter constamment au marché mondial. Mais les nationalisations vont freiner toutes sortes de mécanismes d'ajustement.

Je relève dans « les notes bleues » n° 46 « l'attention particulière portée aux P.M.I., garantes du maintien du tissu industriel national ».

L'intention serait bonne, monsieur le ministre, et j'aurais plaisir à y souscrire. Malheureusement, le discours est différent de l'application sur le terrain.

Je voudrais vous citer quelques exemples, et d'abord vous livrer un thème de réflexion : vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, qu'en France les charges sociales frappent lourdement l'outil de production. Je ne dis pas que la faute n'en incombe qu'à votre gouvernement. Je dis simplement qu'il faut tout faire pour les alléger — alors que l'orientation prise est inverse — car, actuellement, vous détachez l'épargne de l'outil de production.

Que constatons-nous ? Qu'il est préférable d'être commerçant ou importateur plutôt que producteur. Et si vous n'inversez pas la tendance, vous perdrez le pari de lutte contre le chômage, ce qui n'est pas l'intérêt de la France, le seul qui compte à mes yeux.

Il est un autre exemple de ce qu'il ne faut pas faire, monsieur le ministre, qui à mon sens est en contradiction avec vos propos. Je vous ai entendu dire, en effet : « L'Etat ne faussera pas la concurrence » ; ce qui arrive à Leroy-Sommer aurait tendance à démontrer le contraire. Fabricant de moteurs électriques, cette entreprise est terriblement concurrencée par les pays de l'Est. Elle recherche la diversification. Elle se lance dans la production de pompes à chaleur. On construit une usine dans les Pyrénées-Atlantiques, on double la production, on embauche... Aujourd'hui, l'entreprise est à nouveau en difficulté : soixante personnes seront mises en pré-retraite.

Et que révèle l'analyse ? Que la régie nationale des usines Renault fabriquera en 1982 100 000 pompes à chaleur que E.D.F. louera — car, provisoirement, le cadre juridique ne lui permet pas de les vendre. Que deviendront les entreprises si l'Etat, par le biais de ses entreprises nationalisées, les concurrence sur les créneaux porteurs et sur des fabrications de petit volume bien adaptées ? D'autant que l'on peut bien parler de concurrence déloyale, car, au taux où l'Etat prête chez lui, beaucoup de nos P. M. E. souscriraient !

M. Louis Jung. Très bien !

M. Louis Souvet. Je ne reviendrai pas sur le poids du fardeau supporté par l'automobile : je m'en suis largement expliqué devant vous le 23 octobre.

Votre projet de budget, monsieur le ministre, augmente certes beaucoup plus rapidement que l'ensemble du budget. Mais faut-il y voir véritablement une volonté de doter notre économie d'un secteur industriel compétitif moderne ? En effet, dans le même temps, le ministre du budget prélève plus de 15 milliards de francs sur les entreprises et le ministre de la solidarité nationale en prend à peu près autant pour combler le déficit de la sécurité sociale.

Sans vouloir ajouter une pierre à la « querelle du chiffre », qui occupe actuellement la presse, ces proportions sont difficilement contestables puisque c'est le Gouvernement lui-même qui a permis d'évaluer l'incidence des mesures fiscales nouvelles, au cours du débat devant l'Assemblée nationale.

Tout d'abord, la taxation de « l'outil de travail » comme élément de la fortune, en parfaite contradiction avec les engagements du Président de la République, risque de nuire à l'esprit d'entreprise. Il faut savoir, en effet, qu'une P.M.I. disposant d'un terrain, d'un hangar et de quelques machines se trouvera imposée, quelles que soient sa situation financière et sa rentabilité. Votre Gouvernement s'étonne par ailleurs de la « grogne » des chefs d'entreprise et se demande pourquoi ils n'investissent pas !

Vous me répondrez sans doute que le mécanisme d'exonération institué par l'article 7 du projet de loi de finances prend en compte l'investissement. Certes, mais dans des conditions trop restrictives puisque le texte adopté par l'Assemblée nationale exige une double condition : investissement et accroissement des fonds propres. En d'autres termes, sera exonéré celui qui aura pu, grâce à une activité soutenue, assurer son autofinancement. A celui dont les carnets de commande auront été moins garnis, ou qui aura dû investir en s'endettant à long terme, aucune grâce ne sera accordée : il devra payer l'impôt sur la malchance ».

Par ailleurs, les entreprises ne seront pas toutes considérées comme outil de travail : il faudra posséder 25 p. 100 des actions en société anonyme ou être gérant majoritaire en S.A.R.L. Ces restrictions limitent le champ d'application du bénéfice de l'abattement de deux millions de francs et des possibilités d'exonération.

En matière d'évaluation des titres non cotés, de nombreux problèmes se poseront et les risques de sous-évaluation aboutiront à un contentieux fourni assorti de sanctions lourdes.

Toutes ces mesures méconnaissent la réalité de l'entreprise, et il est à craindre que l'Assemblée nationale ne revienne purement et simplement à son texte initial, avec l'aide et l'appui de votre Gouvernement. L'imposition de l'outil de travail sera alors une réalité dans notre législation fiscale et tous les budgets de l'industrie ne suffiront pas à compenser les reticences d'une multitude d'entrepreneurs privés pour qui la confiance est le moteur et « l'assistance » le frein.

En effet, il s'agit bien d'un budget d'assistance, dont l'augmentation importante est destinée à démontrer votre bonne volonté à l'égard de l'économie et à masquer le prélèvement que vous instituez sur l'ensemble des entreprises.

La taxation des frais généraux opérera une ponction de cinq milliards de francs ; elle constitue une mesure vexatoire pour tous les chefs d'entreprise, dont le principal souci est le développement de leur société. Le temps n'est plus aux dépenses somptuaires, d'abord pour des raisons économiques, car les entreprises ont été les premières à se mettre au rythme de la crise — ce que l'on attend toujours de l'Etat ! — et, d'autre part, pour des raisons strictement fiscales, puisque l'administration peut à tout moment réintégrer ces frais s'ils sont excessifs ou s'ils ne sont pas engagés dans l'intérêt de l'entreprise. Ai-je besoin d'ajouter que cette mesure aura des répercussions certaines sur l'industrie hôtelière ?

Voici donc un nouvel impôt sur l'entreprise, inutile, vexatoire et d'autant plus coûteux qu'il ne sera pas déductible du résultat imposable.

L'Assemblée nationale avait également, avec l'accord du Gouvernement, réduit les incitations fiscales à la participation, puisque la provision pour investissement sera désormais limitée à 25 p. 100 de la réserve spéciale de participation. Cette mesure va accroître le coût de la participation pour les entreprises de plus de cent salariés, où l'intéressement est obligatoire, et elle enlèvera une grande part d'incitation pour les autres entreprises qui trouvaient là un intérêt fiscal.

C'est un coup porté à la participation aux fruits de l'expansion, qui aura également un impact économique estimé à un milliard de francs.

L'aménagement de l'aide à l'investissement reflète bien votre double discours : d'un côté, vous proclamez votre détermination à instaurer des subventions à l'industrie, de l'autre, vous réduisez considérablement la portée de l'aide fiscale à l'investissement, qui constituait l'un des rares mécanismes de stimulation efficace pour le développement des entreprises.

Pour l'entreprise dont le volume d'activité aura permis de maintenir l'effectif, l'incitation demeurera. En revanche, pour

celle qui aura connu des difficultés, l'investissement sera plus cher ! Avouez, monsieur le ministre, que cette logique est difficilement compréhensible.

Qui peut ignorer qu'un investissement, dans l'année de sa réalisation, ne crée pas obligatoirement d'emplois, mais qu'il en crée généralement deux ou trois ans plus tard en raison de l'amélioration de la productivité qu'il engendre ? Ces investissements n'ouvriront donc pas droit à la déduction alors qu'ils auront créé des emplois avec un léger différé dans le temps.

Là encore, l'imagination n'a pas prévalu et l'idéologie l'a emporté sur le pragmatisme.

Permettez-moi, monsieur le ministre, d'insister sur la contradiction de votre budget avec toutes ces mesures — dont les moindres ne sont pas le déplaçonnement — cotisations employeurs et le relèvement du plafond de sécurité sociale, qui augmenteront le coût du travail dans les entreprises.

C'est vers une économie d'assistance que nous dirige votre Gouvernement : accroissement des charges, augmentation des subventions, qui conduiront à la « déresponsabilisation » des agents économiques et, par voie de conséquence, à l'affaiblissement de notre économie.

Sur cette toile de fond, que dire de votre budget ?

Je dirai que c'est un budget qui se veut un budget de combat, mais qui ne l'est pas. C'est le budget d'un ministère diminué. C'est un budget qui recèle certaines incohérences. C'est un budget, c'est le plus grave à mon sens, qui manque d'audace.

C'est d'abord le budget d'un ministère diminué. Pour aller de l'avant, il ne faut pas commencer par se rogner les ailes. C'est ce qu'a fait le Gouvernement en détachant de vos services les « avocats de l'avenir » que sont le Cnexo, le Comes, le C.E.A., etc. Un ministère de la recherche et de la technologie a été créé.

Mais vos projets de dépenses ne traduisent pas la nécessaire harmonisation qu'il devrait y avoir entre ces deux forces de frappe de la compétitivité française.

C'est un budget à certains égards porteur d'incohérences. Je salue, certes, les efforts faits pour le plan d'informatisation ou pour le F.D.E.S.

En sens inverse, régressent environ de moitié sur l'an dernier — pourquoi donc ? — les crédits « d'incitation, d'information et de consultation » figurant sous la rubrique « Action éducative et culturelle » du titre IV.

Votre budget manque d'audace. Je donnerai de cette affirmation deux exemples critiques.

Vous innovez au plan des structures, en créant une direction « horizontale » : la direction générale des stratégies industrielles. Je m'étonne que vous n'ayez pas prévu la projection régionale de cette nouvelle direction alors que vous assignez, dans vos exposés, à la décentralisation en cours une dimension favorable à votre politique de relance, alors aussi que votre collègue de la recherche et de la technologie n'en finit pas, lui, de donner la parole aux régions. Nous disposons d'un tissu de P.M.E.-P.M.I. imaginatives, qui ont besoin d'aides efficaces. On inventorie — vos documents en font souvent état — les « stratégies ». Pendant ce temps, dans ma région, par exemple — je pourrais vous y convier — des industriels imaginatifs et entrepreneurs attendent des aides pour le lancement d'innovations en matière d'économies d'énergie, ce qui permettrait et des économies, et des créations d'emplois par la fabrication de nouveaux matériels.

L'énergie, ce sera justement le deuxième exemple du manque d'audace qui caractérise votre budget.

Déception d'abord de voir que votre budget manifeste l'abandon partiel de notre politique de production, que vous compensez par des économies d'énergie d'électricité à bas prix. A l'Assemblée nationale, M. le ministre de l'énergie disait de la promotion du charbon : « Il faut savoir gérer le temps : c'est une œuvre de patience et de volonté. » Œuvre de patience ! Œuvre de volonté ! Réussite avec le temps ! Telles étaient bien les caractéristiques de la politique du nucléaire menée par les gouvernements précédents. Vous proposez le charbon. C'est bien. Mais sa promotion coûtera des sommes considérables : 9 160 millions de francs, auxquels s'ajoutent des moyens accrus pour réaliser l'inventaire charbonnier.

N'aurait-il pas fallu investir massivement dans tous les domaines d'avenir ? Vous faites un effort sur la géothermie. Il y a aussi l'exploitation de la biomasse ; je défends, pour ma part, l'idée de sa promotion et de son exploitation dans ma région de Franche-Comté. J'insiste sur l'urgence d'une action

rapide en ce domaine ; les Japonais, les Hollandais prennent de l'avance. Une fois de plus, nous aurons les stratégies, pas les gains.

Ce qu'il faut, en définitive, pour la décennie à venir, c'est éviter les décrochages technologiques par rapport aux autres grands pays industrialisés. Il ne faut pas que la France devienne un sous-traitant. La concurrence étrangère est rude. Nos avancées dans la commutation technologique, les radars, le matériel radio-télévision, etc., sont rattrapées.

La psychologie entre pour une bonne part en politique, et notamment en politique économique.

L'importance des crédits que vous affectez au F.D.E.S. suffira-t-elle à rendre optimistes les entreprises ? Il faut que la communauté nationale sache l'effort considérable qui l'attend. Il faut « braquer », si je puis dire, l'opinion vers l'effort à accomplir et non vers un lamentable accablement du passé, qui n'est que politique des faibles. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

M. Jacques Pelletier. Monsieur le ministre, dans la cacophonie qui règne parfois au sein du Gouvernement, vous parlez peu.

Or, nous aurions envie de vous entendre.

Vous êtes un des rares dirigeants à pouvoir jeter un pont entre l'industrie et le nouveau pouvoir, et vous poussez la discrétion jusqu'à laisser aux autres le soin d'exprimer votre propre pensée.

La nouvelle règle du jeu des entreprises publiques, à savoir l'autonomie de gestion et la planification glissante, vous les avez naguère décrites dans votre ouvrage sur Renault.

Or, voici que ces thèmes sont développés à longueur de semaine par d'autres que vous.

Les entreprises publiques, pôles de développement ? Voici encore une de vos idées, dans la croyance que seule la collectivité nationale peut prendre, dans l'espace et le temps, des risques qui éludent la recherche immédiate du profit.

Cette conception fort raisonnable, pensez-vous qu'il soit possible de la mener à bien lorsque vous nationalisez des « magasins hétéroclites d'objets divers » comme la C. G. E. (*Murmures sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Bernard Legrand. C'est le Bazar de l'Hôtel-de-ville !

M. Jacques Pelletier. Pour conduire des nationalisations offensives, exemplaires par leur effort de développement, leurs relations avec leurs sous-traitants, il aurait fallu ne pas être prisonnier d'une liste d'entreprises nationalisables qui date un peu et qui, semble-t-il, fut établie plus à partir de slogans politiques qu'au nom de la rationalité économique.

Il est un domaine où je vous trouve également trop discret : la popularisation de votre politique.

Oui, c'est vrai, le précédent gouvernement a trop concentré sa politique industrielle sur les secteurs de pointe et négligé sans doute, ou plutôt laissé à l'abandon d'une implacable division internationale du travail, trop de secteurs traditionnels et d'industries de main-d'œuvre.

Vous souhaitez reconquérir le marché intérieur en décourageant le renoncement et en bâtissant des politiques de filière.

Je vous donne acte que vous prenez le mouvement en marche ; je pense aux récents exemples de l'ameublement, de la filière cuir, de la machine-outil, de l'industrie du jouet, des bases jetées dans la filière textile-habillement avec la position ferme que vous avez défendue à Bruxelles lors de l'accord multifibres et le dégrèvement des charges sociales.

Je vous rappelle toutefois qu'il serait contraire à l'égalité d'exclure d'autres industries de main-d'œuvre de ce desserrement des charges sociales sans lequel elles ne pourront lutter à armes égales avec nos concurrents italiens, sans parler des pays où la main-d'œuvre est à un coût très bas.

Je souhaiterais donc savoir si vous comptez étendre à ces industries le dégrèvement des charges sociales.

Je vous suis lorsque vous affirmez que seule l'automatisation, voire la robotique de nos industries traditionnelles, de toutes nos industries, pourra nous rendre compétitifs.

En revanche, l'Européen militant que je suis serait opposé à toute mesure protectionniste que vous pourriez être amené à

prendre. Croyant donner un ballon d'oxygène, vous ne feriez que retarder l'heure des échéances.

En sens inverse, je vous approuve de demander aux professions, elles-mêmes, de gérer de façon contractuelle, des accords d'auto-limitation des importations. Voilà une voie très pragmatique de reconquête du marché intérieur.

Mais, sans réforme de structure de certains marchés trop spéculatifs, toute politique de filière est une perte de temps. Je pense à la nécessaire moralisation du marché du cuir à laquelle vous êtes attaché.

Par ailleurs, tout protectionnisme n'est qu'un palliatif. Ce qui compte, c'est que nos entreprises recommencent à investir. Vous savez qu'une relance par la consommation est insuffisante pour inverser la courbe de l'emploi.

Quant à l'investissement, il est directement lié à l'effort d'innovation et de recherche industrielle qui est de votre responsabilité.

Le plus difficile n'est-il pas de faire progresser la recherche-développement, de reconcilier le monde de la recherche avec l'entreprise, d'inciter nos industriels à produire les idées en série.

C'est pourquoi j'ai noté avec intérêt la naissance de cette société semi-publique de recherche dans le jouet qui financera, notamment, les prototypes.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas démuni, même si les structures de votre ministère sont réduites à la portion congrue. Vous avez, grâce aux crédits de politique industrielle multipliés par cinq, les moyens d'impulser les efforts nouveaux et ambitieux. Ne laissez pas échapper cette chance devant un pays qui attend, devant un pays déconcerté par les hésitations, les outrances de langage et le sectarisme affiché par certains.

La guerre froide entre les chefs d'entreprise inquiets et des idéologues ignorants des réalités économiques est dangereuse. Vos propres électeurs se mettent à douter. Ne pensez-vous pas que le rétablissement pour les salariés de 1 p. 100 sur la sécurité sociale soit en contradiction totale avec la relance ? Pensez-vous que le fait d'imposer des charges sociales nouvelles aux entreprises va dans le sens d'une reprise des investissements et de l'embauche ?

Monsieur le ministre, il ne suffit pas de faire un bilan des ennuis passés dont vous renvoyez à d'autres la responsabilité.

C'est notamment de vous, en raison de votre passé, de votre réputation, que dépend le rétablissement de la confiance entre le monde économique et le Gouvernement.

Mais le temps presse. Car, si vous échouez, tout peut arriver. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'U.C.D.P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Daniel Hoeffel. Monsieur le président, messieurs les ministres, la situation de l'industrie suscite de vives préoccupations, y compris dans des régions qui, jusqu'à présent, avaient su résister relativement bien aux conséquences des chocs pétroliers et de la crise économique. L'Alsace en est l'illustration avec 6,6 p. 100 de demandes d'emplois non satisfaites, 35 000 travailleurs frontaliers et une progression du chômage de 44 p. 100 en un an, soit la plus forte de France.

Ce renversement brutal de la conjoncture résulte en grande partie de la situation difficile de l'industrie, d'une industrie qui avait su jusqu'à présent résister aux difficultés grâce à sa grande diversification parce qu'elle a su, plus tôt qu'ailleurs, considérer l'exportation comme une fonction naturelle et parce que l'Alsace avait attiré de nombreuses implantations nouvelles, surtout d'origine étrangère, d'ailleurs.

Tous ces éléments ne lui évitent pas, aujourd'hui, d'être en proie à de sérieuses difficultés qui tiennent, d'une part, à des facteurs d'ordre économique et, d'autre part, à des facteurs psychologiques, qui ne lui sont pas propres.

Sur le plan économique, la baisse d'activité au niveau des biens d'équipement continue. Les entreprises sous-traitantes, nombreuses dans notre région, sont dans une position difficile. L'essoufflement des trésoreries constitue un facteur supplémentaire de freinage des investissements. La situation des marchés à l'exportation devient critique.

Pour plusieurs secteurs d'activité de notre région, c'est le problème de leur survie même qui est posé. C'est le cas, par exemple, de la machine-outil ou de la pâte à papier, avec la Cellulose de Strasbourg.

Je serais heureux de savoir à ce propos si les pourparlers menés par le ministère de l'industrie et qui concernent une solution industrielle durable sont en voie d'aboutissement. Si tel n'était pas le cas, il conviendrait de prolonger le mandat de la société d'exploitation qui arrive à son terme en janvier prochain pour permettre de trouver cette solution durable.

Je souligne l'importance fondamentale que nous attachons à ce problème parce que de nombreux emplois, directs ou indirects, en dépendent, parce que cette industrie est le débouché nature du massif vosgien et parce que la disparition de la Cellulose de Strasbourg aggraverait inévitablement le déficit déjà trop lourd de la balance commerciale de la filière bois en France.

Mais, en dehors des facteurs d'ordre économique, il y a aussi des aspects psychologiques, qui expliquent la dégradation et l'annulation, par des investisseurs étrangers, de plusieurs projets d'implantation en Alsace. Les mesures d'aide annoncées pour soutenir les entreprises en difficulté, pour aider les P. M. E., et pour aider telle branche professionnelle sont nécessaires, mais ne suffisent pas.

Pour dissiper l'inquiétude, pour donner du courage aux investisseurs, il faut qu'existe un climat de confiance et il faut qu'à l'égard des entreprises soit menée une politique qui ne soit pas à contre-courant de celle de nos partenaires et concurrents.

Nous sommes bien placés dans une région frontalière comme l'Alsace pour juger combien il est fondamental d'éviter tout déphasage dans les paroles et dans les actes par rapport à nos concurrents, pour qui effort et rigueur apparaissent plus indispensables que jamais.

Or, sur le plan des prélèvements sociaux, nous accélérons la hausse au moment où nos voisins la freinent. Sur le plan budgétaire nous renonçons à la rigueur au moment où nos voisins y recourent. Sur le plan de l'entreprise, nous mettons en cause les structures, alors que nos voisins confortent les positions de l'encadrement et des chefs d'entreprise. Nous étendons largement le secteur nationalisé dans l'industrie et le crédit, phénomène insolite dans la Communauté économique européenne en 1981.

La situation économique mondiale est trop préoccupante et le concours de tout le monde trop indispensable, pour que nous puissions nous permettre des expériences hasardeuses et des innovations discutables, qui pénalisent souvent l'effort et la compétence, au moment même où il s'agit de les stimuler et de les entraîner.

Si cette exigence est comprise, alors renaîtra le climat de confiance qui permettra à notre industrie et à notre pays de relever les déficits des années 1980. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I., de l'U. C. D. P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Jean-François Pintat. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je voudrais formuler rapidement quelques observations sur les nouvelles orientations énergétiques françaises.

Par comparaison avec le programme « Giraud », trois différences majeures ressortent des orientations nouvelles définies par votre programme.

Premièrement, le coup de frein apporté, en toute hypothèse, au programme nucléaire, amputé de 11 millions de tonnes d'équivalent pétrole à l'horizon 1990 pour une croissance de la production intérieure brute de 5 p. 100 au lieu de 3,5 p. 100 envisagés précédemment se traduit par le non-engagement de huit tranches de 1 000 mégawatts. La récente décision du Gouvernement visant au gel des deux tranches de 1 300 mégawatts et une tranche de 900 mégawatts — soit 3 500 mégawatts — constitue un premier volet.

Deuxièmement, le fait que, même avec un taux de croissance supposé atteint de 5 p. 100, la consommation totale d'énergie resterait inférieure de 10 millions de tonnes d'équivalent pétrole à l'objectif envisagé par l'ancien programme. Cela suppose un effort nettement plus important dans le domaine des économies d'énergie, soit 36 millions de tonnes d'équivalent pétrole de plus à taux égal de progression de la production.

Troisièmement, la recherche d'un accroissement de la part du charbon, supposé extrait du sol français et une nette réduction de celle du gaz ont été décidées, tandis que l'apport des énergies dites nouvelles resterait, pour le moment du moins, inchangé.

Notons au passage d'ailleurs, comme l'a excellemment dit notre rapporteur M. Lucotte, que les quantités de charbon invendues atteignent 20 millions de tonnes, c'est-à-dire le double de la quantité supplémentaire que l'on entend extraire du sol d'ici à dix ans.

Les correctifs envisagés nous semblent difficiles à atteindre. Il apparaît assez irréaliste de prétendre concilier un souci d'accroissement de la production intérieure de 5 p. 100 l'an sur dix ans avec une augmentation de 18 p. 100 seulement de la consommation d'énergie, ce qui supposerait que soit ramené à 0,4 un taux d'élasticité, jusqu'en 1973 voisin de l'unité, réduit depuis à 0,7 et qu'on escomptait, difficilement, abaisser à 0,6, et là nous prenons rendez-vous pour les mois qui vont suivre.

Un autre aspect du problème concerne, précisément, le coût de l'énergie, notamment de l'électricité, dont on observe que le taux de pénétration sera freiné à travers le nucléaire.

Il n'apparaît pas, en effet, que ce vecteur énergétique puisse atteindre les 41 p. 100 envisagés contre 23 p. 100 aujourd'hui, sauf à continuer à recourir au fuel et au charbon vapeur — tous les deux en grande partie importés — pour alimenter nos centrales, ce que le programme excluait.

On notera, à ce propos, que notre pays est encore, de toutes les nations industrialisées, celui où l'électricité joue le rôle le plus faible. Nous sommes au rang de l'Espagne et de la Bulgarie !

Cette orientation nouvelle imposée à notre politique énergétique appelle les observations suivantes.

Au sujet de l'énergie électronucléaire, tout d'abord, plus encore que sa réduction significative, dans l'immédiat ce qui nous inquiète, c'est l'incertitude pour l'avenir.

Il faut savoir que la réduction de neuf à six des tranches à mettre en chantier pour 1982-1983 amputera, à partir de 1988, notre production énergétique d'une quantité équivalente à plus de cinq millions de tonnes de pétrole, soit un surcoût de 7 500 millions de francs d'énergie importée, sans compter la perte de 35 000 à 40 000 emplois.

De plus, pour la fin de la présente décennie, le plan Mauroy nous laisse dans l'incertitude quant au nombre des tranches qui seront lancées au-delà de 1983, incertitude aggravée par l'alourdissement des procédures de consultation qui ne manquera pas de retarder la mise en service des centrales dont la construction serait décidée.

En outre, les répercussions d'un tel coup de frein seront dommageables à l'ensemble des industries concernées, dont M. Delors a rappelé qu'elles employaient, directement ou indirectement, 750 000 personnes. Plus de 1 000 entreprises, surtout des P. M. I. ou des P. M. E., se succèdent pour construire une centrale nucléaire. On parle de créer des emplois de substitution grâce aux économies d'énergie ou par la fabrication de pompes à chaleur. Mais croyez-vous que l'on puisse déplacer, comme des pions sur un échiquier, des milliards d'investissements et des dizaines de milliers d'emplois très spécialisés, avec tout le gaspillage intellectuel que cela représente, d'un coup de baguette magique ?

On peut certes espérer que les exportations prendront le relais des commandes d'E. D. F. Mais, dans ce domaine, la concurrence est vive et, comme on le rappelle chaque jour, un marché intérieur suffisamment développé constitue le meilleur soutien des ventes à l'étranger. Et ce ne sont pas les dirigeants de l'entreprise Renault qui me démentiront si j'affirme que les Japonais ont tiré leur force de la conquête du marché intérieur pour les automobiles.

Qu'il nous soit permis, enfin, de rappeler que l'accusation d'avoir voulu faire du « tout nucléaire » ne tient pas lorsqu'on songe que cette technique ne devrait pas représenter plus de 30 p. 100 de notre fourniture d'énergie en 1990.

Le seul point positif est le maintien de l'usine de retraitement de La Hague. Songeons que cela représente 53 milliards de francs de commandes à l'horizon 1990 et que les investissements sont payés par les étrangers eux-mêmes. Si, par malheur, on avait mis fin au fonctionnement de cette usine, cela aurait supprimé 3 000 emplois directs et plus de 45 000 emplois induits.

Je dirai au passage quelques mots de l'industrie pétrolière, car je crois que l'ère du pétrole n'est pas encore terminée et que nous aurons besoin du pétrole jusqu'à la fin du siècle.

Où en est la situation de l'industrie pétrolière ? Cette situation, à vrai dire, n'est pas brillante. La recherche coûte très cher : pour forer neuf trous, dont pas un n'a été productif, en mer d'Iroise, il a fallu dépenser 500 millions de francs. La

situation des raffinages se détériore de jour en jour. Pour la fin de l'année 1981, les pertes sont estimées à 78 milliards de francs ; elles sont couvertes par des emprunts. Cette situation ne pourra pas durer.

La nécessité impérieuse d'augmenter non pas la taxe fiscale mais le prix de reprise en raffinerie s'impose.

Au moment où la taxe intérieure est indexée, nous devons aller plus loin dans le domaine du rattrapage du prix du carburant ; autrement, les recherches diminueront et notre appareil de production sera inadapté au raffinage puisqu'on ne pourra pas financer la transformation de produits lourds en produits légers.

Nous sommes menacés d'un certain nombre de fermetures dans l'industrie pétrolière et de chômage si la situation actuelle devait continuer.

Telles sont les quelques réflexions que je voulais présenter très rapidement et, devant les difficultés entrevues, les principales observations qui nous conduisent à estimer que le programme énergétique nouvellement défini est à la fois coûteux et aventureux dans la mesure où il reste indéterminé au-delà de la très courte période — 1982 et 1983 — où nous disposons de quelques lumières, parce qu'elle est couverte par le plan intérimaire. (*Applaudissements sur les travées de l'U. R. E. I., du R. P. R. et de l'U. C. D. P.*)

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

M. Christian Poncelet. Je me contenterai d'examiner ce projet très brièvement au regard de l'industrie textile, et cela, monsieur le ministre, ne saurait vous surprendre. J'ai eu, en effet, l'honneur d'être nommé rapporteur de la commission sénatoriale d'enquête sur les difficultés actuelles de l'industrie textile et de l'habillement, ce en quoi notre Assemblée jouait son rôle de contrôleur, ce qui n'est pas, aujourd'hui, une innovation.

A ce titre, je suis quelque peu dans l'obligation de veiller à ce que l'action du Gouvernement en ce domaine soit bien en concordance avec les propositions contenues dans le rapport sénatorial, d'autant plus que ce rapport a été approuvé par l'ensemble de la profession et qu'il n'a rencontré au Sénat aucune opposition.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser maintenant une question qui vient s'ajouter à celles — nombreuses — qui vous ont été posées par notre excellent rapporteur M. René Tomasini : pouvez-vous nous dire pourquoi le chapitre des petites et moyennes industries est le seul chapitre dont les crédits diminuent dans votre budget pour 1982, puisqu'ils passent de 58 à 56 millions de francs ?

Cette diminution, que je considère comme une pénalisation, sera durement ressentie dans le secteur des P.M.I. et des P.M.E., et plus particulièrement dans le secteur industriel du textile et de l'habillement qui comprend, vous le savez, de nombreuses petites et moyennes industries, alors que vous aviez déclaré fort justement « faire en sorte qu'en l'an 2000 la France ait une forte structure industrielle ».

N'oubliez pas — et je tirerai ici exemple de la forêt — que les P. M. E. et les P. M. I. sont le taillis à partir duquel vont prospérer les grosses entreprises. Elles sont indispensables à l'essor industriel.

Peut-être pouvons-nous espérer, cependant, que le programme d'action en faveur du textile et de l'habillement que le Premier ministre a exposé mercredi dernier parviendra à maintenir une filière textile nationale complète et à sauvegarder les emplois très menacés dans ce secteur.

Comment se présente ce programme d'action ? Il s'articule, si j'ai bien compris, autour de trois points : un encadrement des importations grâce à l'accord multifibres ; l'établissement de contrats de solidarité spécifiques avec les entreprises ; et enfin la modernisation de l'industrie textile.

Je dois dire que je me pose de nombreuses questions sur ce programme et j'ai le sentiment que c'est le cas de l'ensemble de la profession, mais peut-être allez-vous pouvoir me rassurer.

En ce qui concerne le problème des importations, le Gouvernement a indiqué qu'il aurait une attitude ferme à Bruxelles et qu'il défendrait les intérêts nationaux à l'occasion de la négociation du troisième accord multifibres. Je lui en donne acte et je l'en félicite ; mais attention, il s'agit d'un accord qui n'a pas encore été signé ! Il ne faut donc pas précéder sa conclusion.

Pouvez-vous cependant nous faire savoir, monsieur le ministre, dans l'hypothèse où la commission de Bruxelles, pressée par la

République fédérale d'Allemagne et la Grande-Bretagne — qui, en la circonstance, n'ont pas les mêmes intérêts que nous — se montrerait trop laxiste, si vous êtes décidé à recourir à l'article 115 du traité de Rome, comme l'a préconisé la commission d'enquête sénatoriale ? Tous les professionnels concernés se montrent en effet convaincus qu'il vaut mieux ne pas avoir d'accord du tout plutôt qu'avoir un mauvais accord.

Par ailleurs, pouvez-vous nous dire également si vous êtes prêt à faire jouer la clause de sauvegarde avec tous les pays à bas prix, y compris les pays méditerranéens, afin de limiter les importations pendant une durée minimale de quatre ans, par exemple, en appliquant, même unilatéralement, l'article 19 du G. A. T. T. ?

Ce n'est qu'à ces conditions que l'indispensable reconquête de notre marché intérieur pourra se réaliser. Cette reconquête est d'autant plus urgente qu'un point de pénétration étrangère supplémentaire représente 6 000 emplois perdus en France.

Supposons un instant le troisième accord multifibres conclu, comme vous l'indiquez, dans de bonnes conditions pour la France : encore faudra-t-il qu'il soit respecté. Je vous indique que le second accord multifibres qui s'achève ne l'a pas été, et c'est la raison pour laquelle, aujourd'hui, nous nous trouvons dans une situation difficile qui fait que notre industrie textile est une industrie dite « exposée ».

N'allez pas me dire que je suis, à l'exemple de mon illustre prédécesseur, un « vilain protectionniste » ; j'entends bien que l'Europe existe, mais entre une Europe qui vit portes et fenêtres ouvertes et qui laisse entrer sur son marché tous les produits en provenance des pays extra-européens et une Europe qui protège son marché d'une manière limitée, il y a une distance qu'il faudrait maintenir.

Le deuxième volet de votre programme, monsieur le ministre, concerne la signature de contrats de solidarité spécifiques avec les entreprises du textile. En échange d'un certain nombre d'engagements des entreprises en termes d'emploi, d'investissement et de répartition du travail, il est prévu, dites-vous, d'accorder une réduction des charges sociales pouvant aller jusqu'à douze points.

A priori, l'allègement des charges est accueilli favorablement par les professionnels du textile, et, ici, je me dois de le souligner. Ceux-ci demeurent néanmoins quelque peu préoccupés, j'allais dire méfiants, incertains qu'ils sont des contreparties exactes qui leur seront demandées pour en bénéficier.

S'il est fait obligation à un chef d'entreprise d'investir alors qu'il l'a fait l'année précédente — et, à ce sujet, je rappelle qu'un précédent plan, appelé « plan Vosges », a permis aux industriels vosgiens d'investir pour près de 280 millions de francs, étant entendu que le département des Vosges a l'avantage de bénéficier des unités de production les plus performantes d'Europe, voire du monde — ou s'il lui est fait obligation d'embaucher, ou encore de réduire les horaires de travail alors que son usine tourne au-dessous de sa capacité de production, alors, si ces critères doivent être respectés impérativement, il n'y aura aucun avantage pour l'entreprise, et c'est bien ce que redoutent aujourd'hui les chefs d'entreprise du secteur textile-habillement.

Pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre, si ces craintes sont ou non justifiées car, dans l'affirmative, cette mesure serait un exemplaire « trompe-l'œil » pour cacher le refus des pouvoirs publics d'aider réellement les entreprises françaises du secteur textile-habillement, et surtout les entreprises en difficulté.

En effet, si l'Etat subordonne l'allègement des charges à un accroissement ou même à un strict maintien des effectifs, cela risque de condamner les entreprises les plus fragiles.

Pour maintenir les effectifs, il faut maintenir les activités et, pour maintenir les activités, il n'y a qu'une condition, il faut disposer de marchés. Par conséquent, nous retrouvons là l'impératif que j'évoquais il y a un instant : protéger à l'échelon européen les marchés disponibles pour l'industrie.

Je vous signale que la pénétration du marché textile français est de l'ordre de plus de 51 p. 100 ; dans certains secteurs — celui des chemises, par exemple — ce taux est de l'ordre de 80 p. 100. Il convient de revenir, tout en restant dans le libre-échange, à un taux de pénétration raisonnable, de l'ordre de 40 p. 100.

Je voudrais vous signaler, monsieur le ministre, deux entreprises de mon département qui sont actuellement en difficulté :

il s'agit des établissements Jules Marchal et de l'entreprise Montefibre qui, à une certaine occasion, ont, comme on dit, défrayé la chronique.

Au cours d'une réunion qui s'est tenue samedi dernier avec des élus — et, parmi ceux-ci, il y avait le rapporteur général du budget à l'Assemblée nationale, M. Christian Pierrat — des représentants des partenaires sociaux, des organisations syndicales et des pouvoirs publics — ces derniers étant représentés par le sous-préfet de Saint-Dié — il a été décidé qu'une délégation se rendrait auprès de M. Delors pour solliciter le concours financier de l'Etat afin de permettre à l'entreprise Marchal de poursuivre ses activités pendant deux ou trois mois, soit le temps nécessaire pour la mise au point d'un plan de redressement.

Il est bien certain que si cette entreprise doit être soumise à des obligations contraaires à toute bonne gestion économique pour obtenir une aide de l'Etat, elle ne pourra pas l'obtenir, et ce sera, dans ce cas, sa disparition immédiate avec le risque de mise en chômage — tenez-vous bien ! — de 455 salariés dans une région où le taux de chômage est déjà supérieur à la moyenne nationale.

Je vous demanderai, monsieur le ministre, de bien vouloir être notre interprète auprès du ministre de l'économie et des finances pour que cette entreprise puisse poursuivre ses activités pendant un certain temps, sinon nous verrons apparaître là un taux de chômage important.

Il en est de même pour l'entreprise Montefibre qui emploie 658 salariés et qui a obtenu un moratoire bancaire de 72 millions de francs en 1981. A fin décembre, elle restera devoir 55 millions de francs qui seront couverts à hauteur de 30 millions par les actionnaires, le solde étant couvert grâce à l'effort des fournisseurs et des clients. D'après les indications que j'ai obtenues, Montefibre obtiendrait un moratoire de 90 millions de francs en 1982.

Compte tenu des sommes importantes déjà apportées par les actionnaires — 600 millions de francs — et de l'importance des sommes à payer en 1982 — 90 millions de francs — pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, quelles sont les intentions du Gouvernement pour aider cette société et permettre ainsi, d'une part, la continuité de son activité et, d'autre part, le maintien de tous les emplois ?

Il devient urgent, monsieur le ministre, de connaître les réelles intentions des dirigeants italiens pour leur société française Montefibre, installée à Saint-Nabord dans les Vosges. Il s'agit en effet d'une entreprise nationale italienne, filiale de la Montedison, où la majorité du capital social est détenue par l'Etat italien à travers l'I.R.I. Veulent-ils, oui ou non, la maintenir en activité, et comment ?

Ici, monsieur le ministre, je me permets de vous demander de bien vouloir reprendre la proposition que j'ai faite à votre prédécesseur. Réunissez une table ronde à laquelle seront invités les dirigeants italiens et français de Montefibre ainsi que les responsables des différents ministères français concernés : finances, industrie, travail. Etablissez, une fois pour toutes, un contrat sérieux qui assurera le maintien et l'avenir de cette entreprise moderne installée chez nous.

Il va de soi que les personnels — tous les personnels — seront tenus informés de vos négociations. Leur état actuel d'inquiétude, d'angoisse, voire de désespérance ne peut plus continuer, sinon attendez-vous à des réactions qui pourraient être, hélas, très dures et même violentes.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais vous exposer. Mais j'ajoute que, dans cette période de guerre économique dans laquelle nous sommes engagés, il vous appartient de donner à la France une arme puissante, vigoureuse, c'est-à-dire une industrie dynamique et conquérante, afin que, demain, à l'issue de ce conflit, nous nous retrouvions dans le camp des vainqueurs.

Aujourd'hui, nous pourrions tous nous mettre d'accord pour répartir les fruits de l'arbre — à chacun son dû ! — mais encore faut-il que nous soyons tous d'accord, au départ, pour que l'arbre porte des fruits.

C'est la raison pour laquelle il faut une industrie prospère, génératrice de richesse et d'emploi, et, cela, au bénéfice de tous les Français ! (Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'U. C. D. P.)

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

M. Jean Cluzel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, pour certains dossiers, entre le changement

et la continuité, il nous est imposé la continuité sans changement. C'est le cas du dossier des mines de l'Aumance, dans l'Allier — et je me réfère en cela aux interventions faites par mes collègues et par moi-même depuis 1961 et du dossier du gisement polymétallique d'Echassières, gisements situés l'un et l'autre dans le même département.

Examinons d'abord le cas d'Echassières. L'intérêt de ce gisement est reconnu et établi par les meilleurs spécialistes. L'exploitation du lithium ouvrirait des perspectives importantes, tout comme, dans une autre variante du projet, la valorisation de l'étain et du tantale ainsi que des possibilités non négligeables dans le domaine du tungstène.

Je vous pose donc, monsieur le ministre, quatre questions : quand les études seront-elles terminées ? Quand le gisement sera-t-il mis en exploitation ? Selon quelle méthode et pour quel volume ? Il y aurait là non seulement des emplois à créer, mais aussi des devises à économiser.

L'Aumance, ensuite. Une nouvelle politique charbonnière est annoncée par le Gouvernement ; alors, n'oublions pas l'Aumance. M. Rabineau et moi-même, comme nos collègues députés, conseillers généraux et maires, avons insisté pour que soit prise en considération la relance du bassin. Compte tenu de cette politique nouvelle, nos arguments n'en ont que plus de valeur.

La proposition a été faite d'utiliser cette production pour une centrale thermique. Nous demandons que l'étude en ce domaine soit également terminée et que la décision soit prise dans les meilleurs délais.

J'en arrive à un troisième dossier, celui de Laprugne. Il s'agit là des conséquences, dommageables pour tout un pays, de la décision de fermeture de l'exploitation d'une mine d'uranium arrivée à épuisement et située en montagne bourbonnaise. Des études ont été menées, des décisions ont été avancées. Elles sont en tout cas, quelles qu'elles soient, nécessaires pour pallier les graves conséquences économiques et sociales de cette fermeture. Les travailleurs et leur famille, comme les élus, connaissent l'angoisse. Les travailleurs doivent trouver sur place les possibilités d'emploi leur permettant de vivre au pays.

J'évoquerai enfin, brièvement, un problème intéressant le milieu rural. Il s'agit de la fermeture envisagée dans certains secteurs ruraux de stations-service de carburant tenues par des gérants libres. Ces fermetures sont la conséquence directe d'une réglementation — il faut le reconnaître — datant d'un gouvernement précédent et qui n'est manifestement pas adaptée aux conditions d'exploitation de stations-service en milieu rural. Elles seront alors appelées à fermer et ce serait une grave erreur, car ce sont des stations de service aux ruraux. Je souhaite donc que vous acceptiez de revoir cette réglementation dans le sens de son adaptation au milieu rural.

Ce sont là quatre dossiers qui pourront paraître mineurs vus de Paris, mais il n'en est rien, car ils concernent quelques milliers de familles et la mise en exploitation de gisements importants pour l'économie nationale. (Applaudissements.)

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

M. Hubert Martin. Monsieur le président, messieurs les ministres, l'industrie du meuble est en difficulté, comme le souligne un exemple dans ma région, la situation de la société « Le Siège vosgien ».

L'industrie du meuble, que vous avez souhaité conforter dans sa politique d'industrialisation et de conquête des marchés intérieur et extérieur, grâce au plan de développement que vous avez conclu avec l'union nationale des industries françaises de l'ameublement, doit être, monsieur le ministre, une expérience-test pour toutes les branches d'activité qui, à l'image de la production de meubles, souhaitent accélérer le processus de modernisation de leurs structures.

Pour la réussite de ce programme, il est nécessaire qu'à l'aide des pouvoirs publics s'associe la confiance des chefs d'entreprise et que l'industrie du meuble, que vous avez estimée être un partenaire réel et efficace, conserve bien toute sa spécificité et soit à même de gérer, elle seule, avec votre aide si cela est possible, son avenir.

D'où l'inquiétude, monsieur le ministre, des professionnels concernés face au projet de création d'un secrétariat d'Etat à la forêt, qui regrouperait sans distinction tous les partenaires de la filière bois où l'industrie de l'ameublement a de moins en moins sa place.

Parce que les fabricants de meubles constituent une industrie à part entière et que leur activité n'a aucune commune mesure

avec celle des sylviculteurs ou des scieurs, il paraît indispensable de créer une filière « industrie du meuble » avec ses activités spécifiques. Je voudrais, monsieur le ministre, que vous nous donniez la certitude — ou des renseignements — qu'il en sera bien ainsi.

Permettez-moi d'aborder maintenant un sujet différent qui intéresse la région Metz-Briey. Il est, en effet, fortement question — vous le savez — de fermer la raffinerie d'Hauconcourt. Cette décision entraînerait la suppression d'environ 1 000 emplois. Depuis plusieurs mois, la raffinerie ne fonctionne plus qu'à 55 p. 100 de ses capacités et ses actionnaires « voient difficilement une solution permettant une exploitation de la société de raffinage de Lorraine dans des conditions économiques normales ».

Pourtant, cette solution existe : il suffirait d'installer à Hauconcourt une unité de conversion par hydrocraquage pour les produits légers à usage domestique.

Grâce à celle-ci, la société de raffinage de Lorraine, actuellement spécialisée dans le traitement des produits lourds, pourrait satisfaire les besoins de la région pour sa consommation domestique.

Actuellement, 450 000 tonnes de produits légers sont importés. Ce transport est dangereux, car ce sont des produits très inflammables.

Cette unité de conversion permettrait également à la raffinerie lorraine de fournir à Carling le naphtha qu'il se procure actuellement en Allemagne, dans la Sarre.

La mise en place et la réalisation d'un tel projet demandent du temps, environ quatre ans.

Je vous demande donc, messieurs les ministres, d'intervenir pour que soit mise en place une commission régionale pour l'énergie et la chimie, qui déterminerait l'avenir et les besoins de notre région dans les domaines de la pétrochimie et de la carbochimie.

J'ai bon espoir, puisque, selon les propres mots de M. Edmond Hervé, le 24 octobre 1981 au Sénat, « l'énergie est la chance de la décentralisation et la décentralisation la chance de l'énergie ».

Je ne parlerai pas de la sidérurgie, dont j'ai abordé le problème lors de la discussion de sa nationalisation.

Pourtant, je continue à être très inquiet. Nous allons voir, avec M. l'ingénieur général Delacotte, l'espoir que nous pouvons conserver. Nous aimerions, d'ailleurs, que la commission interministérielle enquête sur place à Briey ou dans sa région. Je vous demande, avec les élus du bassin, d'accéder à cette demande.

J'en arrive au troisième point de mon exposé : va-t-on enfin pouvoir sévir contre les chasseurs de primes ?

Un cas situé sur la zone industrielle que j'administre illustrera mon propos.

La société Lindal est l'émanation d'une multinationale ayant des ramifications en République fédérale d'Allemagne, en Suisse, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis. Elle fabrique des valves pour bombes aérosols et elle occupe, à Briey, quarante-cinq personnes.

Ce personnel est particulièrement digne d'intérêt. Jamais aucun problème de grève, pas même de syndicat ! (Sourires.) C'est peut-être un tort d'ailleurs !

Dans un premier temps, douze licenciements sont demandés et le personnel accepte — écoutez bien ! — la diminution des horaires de travail avec baisse des salaires, pour que ces licenciements n'aient pas lieu. A-t-on vu beaucoup d'exemples d'une semblable solidarité ?

Les deux derniers exercices se sont soldés par de légères pertes, mais la société mère paraît disposée, pour le moment, à fermer l'usine. Peut-être n'a-t-elle plus confiance justement dans votre Gouvernement, malheureusement !

Or, cette usine a touché, l'un dans l'autre, 2 500 000 francs pour son installation. Je ne vous donne pas le détail. Deux grosses machines-outils ont déjà été renvoyées en Grande-Bretagne. Monsieur le ministre, il faut vous pencher sur ce problème, qui n'est pas le seul à se présenter dans notre pays.

Nous avons donc besoin de votre aide et de votre influence. Etes-vous décidé à nous les accorder dans ce domaine ?

Je terminerai mon intervention par une suggestion. A cette même tribune, il y a quelques jours, M. Edmond Hervé promet-

tait aux P. M. E. et P. M. I. un âge d'or autour des entreprises nationalisées.

Hélas ! Il y a loin de la coupe aux lèvres et ce n'est pas tout à fait ce qui se passe à Batilly, où est installée une importante usine Renault-Véhicules industriels.

Trop d'ordres — ce n'est pas la décentralisation, justement ! — viennent encore de Paris où l'on ne fait pas de sentiment, bien sûr, où les normes exigées sont si contraignantes que ce sont presque toujours des entreprises parisiennes qui obtiennent les sous-traitances. Pourtant, en Meurthe-et-Moselle ou en Moselle, beaucoup d'entreprises, de P. M. I. en particulier, pourraient faire le travail.

Je vous demande, monsieur le ministre, de vous occuper tout spécialement de ce problème, qui revêt dans toute la France une importance primordiale.

J'en ai terminé. Je suis sûr que votre qualité d'ancien directeur, prestigieuse, de Renault vous aidera à me comprendre, donc d'abord à me répondre favorablement à cette tribune, puis, surtout, à agir positivement. C'est finalement sur votre action que les Lorrains vous jugeront. (Applaudissements sur les travées de l'U. R. E. I., du R. P. R. et de l'U. C. D. P.)

M. Bernard Legrand. Très bien pour les Lorrains !

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

M. Pierre Dreyfus, ministre de l'industrie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, depuis que je suis ministre de l'industrie, j'ai été frappé de constater, dans la plupart des secteurs industriels, une extraordinaire insuffisance d'investissement depuis des années, disons depuis dix ans. C'est bien ce que nous ont dit tout à l'heure MM. Tomasini et Collomb.

Si, maintenant, nous souffrons encore d'un manque d'investissement, nous pourrions dire qu'il s'agit de la continuation de ce qui existe depuis fort longtemps ; mais j'y reviendrai tout à l'heure.

MM. Tomasini et Poncelet ont fait allusion à la baisse des crédits destinés aux P. M. I. ; mais celle-ci n'est qu'une apparence. Il s'agit, en fait, de changer fondamentalement le régime d'aide des P. M. I. : au lieu de limiter à des crédits réservés sur un chapitre déterminé les crédits alloués à ces entreprises, j'envisage de leur ouvrir l'ensemble des crédits de politique industrielle. J'ajoute, à l'intention de M. Rigou, qui a souligné les difficultés des P. M. I., qu'avec mon collègue Jacques Delors, ministre de l'économie et des finances, j'ai présenté récemment toute une série de mesures destinées à améliorer la situation des fonds propres et, par conséquent, comme il l'a souligné, destinées à prévenir le mal plutôt que d'essayer trop tard de le guérir.

Une attention particulière a été portée à la sous-traitance, comme je suis allé le dire moi-même au Midest, où j'ai rencontré M. Collomb et un grand nombre de chefs d'entreprise qui m'ont exposé leurs problèmes.

M. Collomb s'est inquiété de la situation actuelle de notre industrie et il a souhaité un ministère de l'industrie fort. Je ne peux que regretter, avec lui, les difficultés de notre industrie, aggravées, comme je l'ai dit, par un manque d'investissement, en particulier dans des secteurs abandonnés à eux-mêmes par les précédents gouvernements tels que ceux du textile, du cuir, du meuble, de la machine-outil. C'est la raison pour laquelle nous nous efforçons aujourd'hui de redonner confiance à tous les industriels qui veulent assurer la compétitivité de leur entreprise.

Aucun secteur n'est condamné. Nous interviendrons aussi bien dans les secteurs dits « de pointe » que « traditionnels », à chaque fois que des projets nous seront présentés.

Par ailleurs, M. Collomb ne doit pas trop s'inquiéter de la compétence réduite de mon ministère, car ses crédits ont été notablement augmentés. Les dotations à ces organismes de recherche et de technologie seront transférées dès le 1^{er} janvier 1982 au ministère de l'industrie. Ainsi, dès aujourd'hui, nous pourrions travailler à la fois sur les industries de pointe et sur les industries traditionnelles, c'est-à-dire l'industrie textile, le meuble, le cuir, la machine-outil, la chimie fine, les composants électroniques, etc.

M. le président Bonnefous s'est inquiété du foisonnement des entreprises publiques, lequel ne semble pas avoir été un souci pour les précédents gouvernements. La Cour des comptes sera sans doute adaptée à ce rôle étendu. Il reste que le contrôle

des autorités de tutelle peut s'exercer tous les jours sur pièces et sur place.

Le projet de loi portant sur la nationalisation prévoit à l'article 52 la constitution d'un Haut conseil dans lequel seront représentés des parlementaires — des sénateurs et des députés — pour exercer un contrôle sur le secteur public.

M. Noé a fort justement rappelé les compétences de mon ministère et les premières opérations qu'il a lancées. Je l'en remercie car il a ainsi répondu à bon nombre de ses collègues. J'ai remarqué comme lui que mon ministère n'a pas encore de services dans toutes les régions, mais nous améliorons déjà cette année la situation et j'espère que, dans le prochain budget, nous arriverons à atteindre vingt-deux directions régionales.

Je remercie aussi M. Dumont pour ses encouragements à la politique que j'essaie de mener au ministère de l'industrie.

Une question m'a été posée sur la C. G. E. Celle-ci, afin de porter sa filiale Câbles de Lyon à la taille mondiale, a acheté 100 p. 100 de kablemetal en Allemagne, complémentaire des Câbles de Lyon, en payant cet achat avec 25 p. 100 du capital de sa filiale Câbles de Lyon. Ce n'est pas échapper à la nationalisation, c'est au contraire étendre son domaine.

M. Rausch a rompu avec la modération qui convient si bien à la qualité du travail du Sénat. Il n'est pas opportun, il n'est pas pertinent de laisser croire à la méfiance des chefs d'entreprise.

Une fois encore, je rappelle que, voilà des années déjà, ils n'ont pas investi comme ils auraient dû. A la véritable campagne d'intoxication sur ce thème, il n'y a qu'une réponse, c'est l'attitude des chefs d'entreprise eux-mêmes. Je n'ai rencontré aucun désarroi ni aucune hostilité, chaque fois que, concrètement, le ministre de l'industrie a négocié avec les professionnels, les chefs d'entreprise et les partenaires sociaux.

Revenons donc au projet réel. Les entreprises n'ont pas d'états d'âme ; elles ont des stratégies réalistes que le Gouvernement soutient. Les chefs d'entreprise l'ont déjà montré dans le meuble, le jouet, le textile, le cuir et la machine-outil.

A la question de M. Hoeffel sur la Cellulose de Sirasbourg, je répondrai que les négociations avec un partenaire industriel n'ont pas encore abouti. Nous nous employons pour l'instant à prolonger le fonctionnement de la société d'exploitation.

En ce qui concerne l'accord multifibres, je voudrais rappeler à M. Poncelet que la négociation actuelle est d'autant plus difficile que les gouvernements précédents avaient abandonné à son sort l'industrie textile et accepté des accords trop larges pour l'importation.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais d'abord rappeler à MM. Tomasini et Lucotte que le bilan énergétique qui a été proposé au Parlement pour l'horizon 1990 est un ensemble qui ne saurait se réduire à un simple jeu de taquin.

Nous l'avons fondé sur une diversification et sur la promotion de ce qui doit être considéré comme un gisement national, à savoir l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Il y a, semble-t-il, un débat méthodologique qu'il faudrait traiter très rapidement. Certains d'entre vous, entre autres M. le sénateur Pintat, parlaient du taux d'élasticité. Qu'est-ce que le taux d'élasticité ? C'est une résultante. Lorsque vous faites l'étude de ce taux d'élasticité, par exemple de 1973 à 1981 — et je vous engage à la faire — vous voyez que certaines années, ce taux a été négatif. Vous pouvez parfaitement bien enregistrer une croissance économique extrêmement profitable avec une progression très limitée de la consommation énergétique.

Prenons l'exemple de l'isolation dans le bâtiment. Voilà bien un domaine dans lequel, si notre politique réussit, vous allez avoir des investissements créateurs de nombreux emplois. Or une tonne d'équivalent pétrole est économisée par logement isolé ; et dix logements isolés, c'est la création, en moyenne, d'un emploi. Il n'y a pas besoin de multiplier les exemples à l'appui de ma démonstration. Je crois que les spécialistes seront d'accord avec nous sur ce point.

J'ai entendu sur le nucléaire des propos quelque peu polémiques. Qu'avons-nous dit ? Nous avons toujours dit la même chose, à savoir que le nucléaire est un élément nécessaire pour

notre bilan énergétique, qu'il est un élément inéluctable, mais qu'il faut le contrôler et le limiter au nom de la diversification et de la souveraineté.

C'est pourquoi nous avons mis en place toute une série de procédures. C'est la première fois, par exemple, que le Gouvernement engageait sa responsabilité sur un plan d'indépendance énergétique. C'est la première fois que des conseils municipaux et des conseils régionaux ont été consultés... (*Protestations sur les travées de la gauche démocratique, de l'U. C. D. P., du R. P. R. et de l'U. R. E. I.*)

M. Bernard Legrand. Non, ce n'est pas la première fois !

M. Etienne Dailly. Ce n'est pas vrai !

M. Christian Poncelet. Non !

M. Edmond Hervé, ministre délégué. C'est la première fois qu'ils ont été consultés selon la procédure qui a été avancée par M. le Premier ministre. C'est la première fois qu'il y a eu ce type de procédure. Il n'y a pas de précédent. (*Bruits sur les mêmes travées.*)

M. Etienne Dailly. Si !

M. le président. Poursuivez, monsieur le ministre.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Monsieur le président, je me permets de répondre aux légitimes objections qui sont faites, mais lorsqu'on décide de prendre son temps pour faire des procédures de consultation démocratique, je crois que cela vaut la peine de le souligner. Et même, nous n'aurions pas eu besoin de prendre autant de temps si, dans le passé, on n'avait pas procédé de façon unilatérale et centralisée comme cela a été fait et, en ce qui concerne Cattenom, je vais répéter ce que j'ai déjà dit.

M. Robert Schmitt. Je vous écoute.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Cattenom 3 et Cattenom 4 se feront.

M. Robert Schmitt. Merci !

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Alors, qu'avez-vous voulu insinuer ?

M. Robert Schmitt. Rien du tout !

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Vous avez fait de la caricature !

Puisque vous vous intéressez au nucléaire, monsieur le sénateur, vous devriez savoir que les tranches marchent deux par deux.

M. Etienne Dailly. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je préfère poursuivre mon intervention.

Si on vous avait écoutés, et si on avait continué à appliquer vos orientations, en 1990, ce seraient 10 millions de tonnes de charbon seulement qui auraient été extraites de notre sous-sol. Voilà ! Et 10 millions de tonnes de charbon, c'est la fin de nos charbonnages.

Si l'on vous avait écoutés, dans le Nord—Pas-de-Calais, pas un seul embauchage n'aurait été effectué cette année. Savez-vous ce que cela signifie ? Si on vous avait écoutés, c'était la fin de ce genre d'établissement public.

Aujourd'hui, 1 000 embauchages ont été effectués.

M. Guy Schmaus. C'est exact !

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Ce que vous semblez oublier, c'est que le charbon est la première ressource énergétique mondiale. Comment se fait-il que le Gouvernement d'hier ait oublié cette règle de bon sens ?

M. Dumont nous a interrogés sur les estimations. C'est vrai, depuis quelques années, aucune estimation, ni aucune prospection n'ont été effectuées. Et aujourd'hui, on s'envoie à la figure un certain nombre de chiffres. Nous sommes partisans d'une estimation fine et décentralisée à l'extrême. Voilà comment il faut procéder ; c'est une opération vérité.

Sur le pétrole et son raffinage, j'ai entendu des mots très curieux car — méditez bien cette observation, mesdames, messieurs — ce n'est pas le pétrole le moins cher qui est le moins coûteux pour la nation : 98 p. 100 de notre pétrole nous vient de l'étranger dont 50 p. 100 d'un même pays.

Nous sommes donc devant une situation très difficile. Alors, si on laisse jouer la loi du marché, c'est très simple, le raffinage français disparaît ; et moi qui suis aussi un élu rural, je vois bien ce que donnera la loi de concentration, à savoir la fermeture des pompes qui sont effectivement des services publics.

Je vous cite deux chiffres : capacité de raffinage français, 165 millions de tonnes ; pour 1981, notre raffinage représente 100 millions de tonnes.

Nous avons entamé des négociations et nous allons proposer une formule de fixation automatique des prix publics.

Il est vrai que dans certaines régions — on a cité des noms — des problèmes d'emplois se posent. Eh bien ! nous allons continuer nos négociations avec la profession, c'est-à-dire avec les entreprises concernées pour que des engagements soient pris et tenus. Sur ces engagements, nous serons extrêmement fermes pour que l'on puisse faciliter certaines reconversions, certains investissements, afin précisément de sauvegarder l'emploi.

M. Martin a cité la raffinerie de Hauconcourt, qui emploie 400 personnes. C'est une raffinerie qui doit tourner à peu près à 50 p. 100 actuellement de ses capacités et l'on sait les conséquences qui peuvent en résulter.

Là aussi, il faut considérer les situations cas par cas, réfléchir, négocier et voir ce qui peut effectivement être fait. Les propositions que nous faisons concernant les agences régionales pour l'énergie me semblent constituer un excellent moyen pour maîtriser les ressources énergétiques régionales et mettre en pratique ce mot d'ordre à l'allure un peu poétique : « Vivre, travailler et décider au pays. »

Enfin, je voudrais remercier les sénateurs qui ont bien voulu parler de reprise. La reprise, on la constate. Acceptez quand même deux chiffres. Quand on analyse l'évolution des exportations et celle de la demande de consommation des dix premiers mois de 1981 par rapport aux dix premiers mois de 1980 on constate, d'une part, que les exportations sont en augmentation de 5,6 p. 100, d'autre part, que la demande des consommateurs augmente de 3,4 p. 100 en francs constants. Elle est là, la reprise.

Dernier chiffre si vous le voulez bien. Dans les dix premiers mois de 1980, 110 milliards de francs ont été placés ; dans les dix premiers mois de 1981, on enregistre 100 milliards de francs alors que nous avons connu trois mois d'activité électorale. Indépendamment de cela, 100 milliards de francs de capitaux placés sur le marché, voilà qui est important !

Enfin, j'ai entendu dire que l'on refaisait des stocks. Je vois ce qui se passe dans un certain nombre de régions où le commerce de détail est en train de reprendre. Si vous expliquez la reprise du commerce de détail par la reprise des stocks, je crois que nous ne sommes pas capables de nous comprendre. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)*

M. Etienne Dailly. Je demande la parole.

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le ministre délégué, je me suis permis, tout à l'heure, de demander à vous interrompre. Vous ne l'avez pas accepté, ce qui est votre droit le plus strict. Aussi n'ai-je pas insisté. Il n'était pas dans mon propos d'intervenir dans le débat de fond. Mais — si je vous ai bien entendu — vous n'avez pas craint d'affirmer que, sous les gouvernements précédents, les conseils municipaux et les conseils généraux n'avaient jamais été interrogés concernant les implantations de centrales nucléaires. C'est le seul moment où je me suis permis de protester. Et comme je n'aime pas protester à haute voix — ce n'est pas dans nos habitudes ici, de même qu'il est peu dans nos habitudes de refuser de se laisser interrompre — j'ai demandé, à deux reprises, à le faire. Je ne pensais pas, permettez-moi de vous le dire, que cela vous mettrait dans une telle colère !

Ce que je voulais dire, c'est qu'il est inexact de soutenir, et que vous n'avez pas le droit de soutenir, que les assemblées départementales n'ont pas été consultées, en temps utile et de la manière la plus démocratique qui soit, sur toutes les centrales qui ont été initiées.

J'ai présidé pendant quinze ans, je crois, mais peu importe la durée exacte, le conseil général de Seine-et-Marne. Or, je peux en porter témoignage : notre conseil général, à deux reprises différentes, a longuement débattu — les procès-verbaux en font foi — sur la centrale de Nogent-sur-Seine. Je vous garantis que les débats qui ont eu lieu étaient parfaitement démocratiques et que nous avions convié devant le conseil général les techniciens de l'E. D. F., de la recherche atomique, de la santé, en un mot tous les techniciens qui pouvaient nous éclairer sur les éventuels inconvénients de cette centrale.

D'ailleurs, le premier avis du conseil général a été mitigé, je le reconnais volontiers. Quoi qu'il en soit, vous ne pouvez en aucun cas prétendre — et je ne peux pas accepter de vous laisser dire sans protester — que notre assemblée départementale n'a pas été consultée. Elle l'a été par deux fois. Je vous demande d'accepter comme véridique le témoignage de celui qui avait, à l'époque encore, l'honneur et le privilège de diriger ses débats.

C'est tout ce que je voulais vous dire. Je vous l'ai, je crois, dit très calmement et je regrette que vous n'ayez pas eu tout à l'heure la courtoisie de m'entendre.

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère de l'industrie et figurant aux états B et C ainsi que l'article 88.

ETAT B

M. le président. « Titre III. — Moins 3 072 607 846 francs. »

M. Christian Poncelet. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Christian Poncelet. Voilà un instant, M. le ministre délégué a cité quelques chiffres. Il me permettra à mon tour d'en citer d'autres qu'il connaît sans doute fort bien.

Pour le budget de 1981, le déficit va être supérieur à 45 milliards de francs. Pour le budget de 1982, le déficit initial sera de 95 milliards de francs et le déficit réel supérieur à 110 milliards de francs. Aucun financier ne le conteste aujourd'hui.

En 1981, l'inflation dépassera 14 p. 100. Le déficit de la balance commerciale atteindra, pour les dix premiers mois de l'année 1981, 45 milliards de francs. Rien que pour le mois d'octobre, le déficit est supérieur à 5 milliards de francs.

Ce qui est préoccupant, c'est que ce déficit se situe surtout par rapport aux pays industrialisés avec lesquels nous entretenons des relations commerciales. C'est ainsi qu'avec le Japon, la couverture de nos échanges est tombée à 29 p. 100 pour le mois précédent.

Monsieur le ministre de l'industrie, vous avez prétendu que rien n'aurait été fait dans le passé pour certains secteurs industriels. Permettez-moi d'appeler votre attention sur le fait que les accords multifibres, qui sont en quelque sorte les accords de protection de l'industrie textile, ne datent pas d'aujourd'hui et que nous avons déjà négocié deux accords de ce type. Le dernier, qui a été négocié en 1977 et s'achève le 31 décembre de cette année, a fait l'objet d'une très longue négociation à l'issue de laquelle, si j'en crois les professionnels, il avait été considéré comme satisfaisant. Une seule inquiétude pouvait se manifester à propos du secteur textile cotonnier.

Que s'est-il passé à la commission de Bruxelles ? J'ai eu l'occasion, comme membre de l'Assemblée européenne, d'interpeller M. Davignon et M. le commissaire Cheysson sur le fait que l'on n'avait pas veillé avec suffisamment de vigueur et de rigueur au respect de cet accord multifibres.

Quelques semaines après fut signé par la commission de Bruxelles, contrairement aux instructions du Gouvernement français, un accord avec la Chine qui devait modifier profondément l'accord multifibres récemment signé.

S'agissant des investissements, quelques plans textiles ont été décidés dans le passé qui avaient pour but de moderniser l'industrie textile. Cela devient maintenant un slogan que de dire que l'industrie textile est en retard, qu'elle a beaucoup d'efforts à faire pour se moderniser.

J'ai eu l'occasion d'indiquer, à propos de ce que l'on a appelé le « Plan Vosges », que l'industrie textile vosgienne avait pu, grâce à des concours financiers accordés à des taux préférentiels, réaliser 280 millions de francs d'investissements.

Aujourd'hui, nous disposons des unités les plus performantes du monde. Je ne peux donc pas laisser dire, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, que rien n'a été fait dans le passé en faveur de certains secteurs industriels, notamment du textile.

Voilà ce que je souhaitais vous dire avant de me prononcer sur votre budget. Mais nous ne sommes pas encouragés à le voter après les propos que vous avez tenus il y a un instant.

M. Louis Virapoullé. Je demande la parole, pour explication de vote.

M. le président. La parole est M. Virapoullé.

M. Louis Virapoullé. Messieurs les ministres, vous n'êtes pas ici sur les bancs de l'accusation. Je vous ai écouté avec beaucoup d'attention et vous avez bien défendu votre politique.

En expliquant mon vote, je voudrais tout simplement faire un constat, et surtout essayer de faire passer un message.

Nous sommes tous amenés à constater que la situation de nos entreprises est difficile. Notre collègue Rigou a parlé tout à l'heure de « carnets réduits », de « trésoreries difficiles » et de « dépôts de bilan ». Tout cela est bien triste. Héritage ou pas, la réalité est là et il nous faut regarder l'avenir en face.

J'ai entendu que notre ministre de l'économie et des finances avait demandé une « pause ». Cette expression vaut ce qu'elle vaut. Pour ma part, je pense que nos entreprises, qui ont besoin de travailler pour faire vivre le pays, ne réclament pas de repos.

Alors, permettez-moi de vous dire, messieurs du Gouvernement, que la confiance n'existe plus. Pourquoi ? Parce que vous avez repris de la main gauche ce que nous avons donné de la main droite. C'est l'une des réalités du grand problème auquel nous sommes confrontés.

Mais laissez-moi vous transmettre un message. Il faudrait qu'une fois pour toutes, dans ce pays, on cesse de faire de la théorie et que l'on regarde les réalités en face. C'est M. Jobert lui-même qui le dit : lorsque nous exportons un produit qui est fabriqué sur notre sol, nous exportons notre législation sociale, nous exportons le coût de notre protection sociale. Il ne s'agit pas de la remettre en cause, il faut la sauvegarder, la protéger ; mais il faut aussi savoir qui doit la payer.

Le jour où vous ferez comprendre aux Français qu'il leur appartient à eux, et à eux seuls, et non pas aux étrangers, de payer cette protection sociale, alors vous gagnerez pour la France le plus grand combat de son histoire.

M. Louis Jung. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Louis Jung. Nous sommes tous conscients que nous avons à mener la même lutte et que nous avons tous le même espoir de réussir. Néanmoins, il est certaines affirmations que nous ne pouvons laisser passer.

On a dit qu'il y a des progressions très positives. Dans la pratique, nous constatons une baisse d'activité importante au deuxième trimestre : moins 2,3 p. 100, une baisse aussi en ce qui concerne les biens d'équipement : moins 2 p. 100. Tout cela nous laisse perplexes.

J'ai été très déçu de ne pas entendre M. le ministre de l'industrie nous parler des sous-traitants, problème qui nous préoccupe au plus haut point. Un certain nombre de sous-traitants de la régie, auxquels on impose, depuis douze mois, les mêmes prix, sont au bord de la faillite. Alors qu'ils ont fait des investissements extraordinaires, on achète maintenant à l'extérieur, notamment à des groupes américains. Et pourtant, nous avons tout sur place.

J'aurais été heureux d'entendre la position de M. le ministre à cet égard, car nous voulons tous vous aider. Nous menons le même combat en faveur des ouvriers de France. Ce n'est pas une accusation que je lance. Je souhaite au contraire qu'une collaboration s'établisse entre nous. Mais je ne pouvais taire ma déception.

M. Robert Schmitt. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Robert Schmitt. Monsieur le ministre délégué, à la fin de mon propos j'ai fait amende honorable en disant que j'avais

employé le ton polémique. Mais je m'en félicite puisque, pour une fois, j'éprouve en cette enceinte une satisfaction. Vous venez de déclarer que les tranches nucléaires se faisaient par deux et que la troisième et la quatrième tranches de Cattenom seraient réalisées. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me l'avoir annoncé et si, tout à l'heure, j'avais émis une réserve quant au vote de ce budget, je vous indique maintenant que je le voterai.

M. Bernard Legrand. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Bernard Legrand. Je vais peut-être modifier mon intention de vote dans un sens différent de celui que vient d'indiquer mon ami Robert Schmitt. En effet, après avoir écouté avec beaucoup d'attention M. Hervé, j'ai été déçu par sa déclaration finale.

Dans cette maison, nous n'aimons pas les contre-vérités, ainsi que le président Dailly vient de l'indiquer. On ne peut pas dire, si on veut respecter la vérité, et la démocratie veut la vérité, que seul ce Gouvernement a mis en place une structure de réflexion à l'échelon des collectivités locales pour savoir ce qu'il fallait faire dans le domaine du nucléaire. Je vais plus loin que le président Dailly. Non seulement ce Gouvernement n'en a pas fait plus, mais il en a fait moins. Il a oublié, comme par hasard, une structure qui existe encore, à savoir les départements...

M. Etienne Dailly. Eh oui !

M. Bernard Legrand. ... que les gouvernements précédents avaient sollicités et que ce Gouvernement, lui, n'a pas sollicités.

Certains départements se sont saisis eux-mêmes du problème car ils sont directement concernés.

Alors, je suis étonné et déçu de la prise de position de M. le ministre. Il faut regarder les choses en face. Votre contre-vérité va dans le sens d'un certain nombre de contradictions du parti socialiste sur le plan nucléaire. En réalité, si les enquêtes d'utilité publique décidées par le précédent gouvernement ne sont pas allées à leur terme dans de bonnes conditions, c'est parce qu'un certain nombre de manifestants, soutenus à ce moment-là par le parti socialiste, ont bousculé les structures, y compris les mairies annexes qu'il a fallu mettre en place, notamment au Pellerin. Je m'exprime également au nom de mon ami Paul Guillard, sénateur et conseiller général de Loire-Atlantique comme moi-même.

Aujourd'hui, que disent les socialistes ? Ils disent à Golfech le contraire de ce qu'ils disent en Loire-Atlantique. Où est la vérité ? Elle n'est pas ici dans les propos du ministre. Elle n'est même pas à travers toutes les contradictions du parti socialiste sur le nucléaire.

Il faut, monsieur le ministre, que vous alliez jusqu'au bout de cette vérité. Vous avez eu le courage, et je vous en donne acte, de dire un jour, il n'y a pas tellement longtemps, que certaines maladies sont beaucoup plus dangereuses dans les mines que dans les centrales nucléaires. Alors, allez jusqu'au bout de la politique nucléaire ! (*Applaudissements sur certaines traversées de la gauche démocratique, sur les traversées de l'U.C.D.P., du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. Chacun conviendra qu'à cette heure il ne convient pas d'éterniser le débat.

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Je demande la parole.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Chacun sait, cher ami, ce qu'est la silicose et le tribut qui lui est payé par les uns et les autres. J'ai toujours défendu la notion de sûreté et de sécurité dans le domaine nucléaire. Je suis très fier du système de consultations et d'appels à différents degrés qui a été mis en place par M. le Premier ministre.

Voilà, monsieur le président, la double réponse que je voulais faire.

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

Je mets aux voix les crédits du titre III.

(*Ces crédits ne sont pas adoptés.*)

M. le président. « Titre IV plus 1 350 253 982 francs. »

Par amendement n° 503 M. Lucotte, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, propose de réduire ce crédit de 1 170 millions de francs.

La parole est à M. Lucotte.

M. Marcel Lucotte, rapporteur pour avis. C'est, à nouveau, au nom d'une commission unanime que j'ai déposé cet amendement tendant à réduire le crédit de 1 170 millions de francs, ce qui correspond au montant du nouveau crédit figurant dans la subvention accordée aux Houillères nationales.

Il va de soi que l'objectif de la commission n'est pas de réduire l'aide qui est absolument nécessaire aux Charbonnages de France pour leur exploitation en 1982, mais nous avons tenu à souligner ce qui nous est apparu comme une anomalie et donc à demander au Gouvernement de s'en expliquer.

En effet, précédemment, dans tous les budgets qui ont été soumis au Parlement, la subvention aux Houillères nationales était répartie entre deux types de subventions : d'une part, ce que l'on peut appeler une subvention sociale couvrant notamment le coût des retraites des mineurs ; d'autre part, une subvention économique. Or, cette fois, la distinction n'est plus faite entre ces deux subventions, l'ensemble passant de 4 à 5,2 milliards de francs.

Précisément, le montant de la subvention économique importe car il devrait, nous semble-t-il, s'élever à plus de 3 milliards de francs pour couvrir l'écart de près de 50 p. 100 entre le prix de revient du charbon français, 7 centimes la thermie, et celui du charbon importé, 4 centimes la thermie. Un collectif budgétaire, probablement d'au moins 500 millions de francs, sera donc nécessaire en cours d'année.

Tel était, mes chers collègues, le sens de cet amendement, qui vise à obtenir du Gouvernement des précisions qui, cette année, ne nous ont pas été fournies.

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

M. René Tomasini, rapporteur spécial. La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement, monsieur le

président. En conséquence, elle s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

M. Edmond Hervé, ministre délégué. Cette distinction ne figure pas sur le document, mais je peux vous fournir la précision souhaitée.

Nous avons inscrit 2 629 millions de francs pour la subvention forfaitaire et 2 531 millions de francs pour les charges non liées, ce qui donne bien le total de 5 160 millions de francs.

M. le président. Monsieur le rapporteur pour avis, l'amendement est-il maintenu ?

M. Marcel Lucotte, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, au nom de la commission, je vous remercie, car nous avons satisfaction.

Monsieur le président, je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 503 est retiré. Je mets aux voix les crédits du titre IV.

(Ces crédits sont adoptés.)

ETAT C

M. le président. « Titre V : autorisations de programme : 61 300 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 36 400 000 francs. » — (Adopté.)

« Titre VI : autorisations de programme : 3 508 240 000 francs. » — (Adopté.)

« Crédits de paiement : 1 726 680 000 francs. » — (Adopté.)

Article 88.

M. le président. « Art. 88. — Le barème des redevances auxquelles sont assujettis les exploitants des installations nucléaires de base, en application des dispositions de l'article 17 de la loi de finances rectificative pour 1975 (n° 75-1242 du 27 décembre 1975) est fixé comme suit :

	REDEVANCES				UNITÉ servant de base au calcul de la redevance proportionnelle.
	a) Au dépôt de la demande d'autorisation de création.	b) A la publication du décret d'autorisation de création.	c) A la mise en exploitation de l'installation.	d) Par année civile à compter de l'année de la mise en exploitation.	
1. Réacteurs nucléaires de production d'énergie :					Mégawatt de puissance thermique installée.
Pour le premier réacteur d'un type donné ;	2 600 000 F	4 300 000 F + 3 600 F par unité.	4 500 000 F + 4 500 F par unité.	690 F par unité ; minimum : 580 000 F.	
Pour le premier réacteur installé sur un nouveau site, mais semblable à un réacteur déjà analysé ;	2 600 000 F	2 250 000 F + 1 800 F par unité.	3 000 000 F + 3 000 F par unité.	690 F par unité ; minimum : 580 000 F.	
Pour chaque réacteur semblable à un réacteur déjà installé sur le même site.	2 600 000 F	750 000 F + 600 F par unité.	2 250 000 F + 2 250 F par unité.	690 F par unité ; minimum : 580 000 F.	
2. Autres réacteurs nucléaires :					
Puissance supérieure à 10 mégawatts.	190 000 F	540 000 F	370 000 F	580 000 F	
Puissance comprise entre 10 kilowatts et 10 mégawatts ;	38 000 F	108 000 F	74 000 F	290 000 F	
Puissance inférieure à 10 kilowatts.	38 000 F	108 000 F	74 000 F	116 000 F	
3. Usines de séparation des isotopes des combustibles nucléaires.	2 600 000 F	2 200 000 F + 220 000 F par unité de capacité annuelle dont la création est autorisée par le décret.	2 200 000 F + 340 000 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée.	370 000 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée ; minimum : 290 000 F.	Million d'unités de travail de séparation.

	REDEVANCES				UNITÉ servant de base au calcul de la redevance proportionnelle.
	a) Au dépôt de la demande d'autorisation de création.	b) A la publication du décret d'autorisation de création.	c) A la mise en exploitation de l'installation.	d) Par année civile à compter de l'année de la mise en exploitation.	
4. Usines de traitement de combustibles nucléaires irradiés et usines de fabrication de combustibles nucléaires :					Tonne d'uranium ou de plutonium de capacité annuelle de traitement ou de fabrication (la capacité visée pour les usines de traitement est la somme des capacités maximales annuelles de traitement de chaque unité de tête prise séparément et exprimée en tonnes d'uranium ou de plutonium contenu avant irradiation dans les éléments combustibles à traiter).
Substances contenant du plutonium ;	2 600 000 F	2 200 000 F + 3 400 F par unité de capacité annuelle dont la création est autorisée par le décret.	2 200 000 F + 4 500 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée.	7 200 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée ; minimum : 1 400 000 F	
Substances ne contenant pas de plutonium.	870 000 F	730 000 F + 1 100 F par unité de capacité annuelle dont la création est autorisée par le décret.	730 000 F + 1 500 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée.	2 400 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée ; minimum : 470 000 F	
5. Usines de conversion en hexafluorure d'uranium et autres usines de préparation et de transformation des substances radioactives, ateliers pilotes industriels.	870 000 F	870 000 F	1 200 000 F	880 000 F	
6. Installations de traitement d'effluents et de déchets radioactifs :					Mètre cube d'effluents radioactifs liquides à traiter.
Substances contenant du plutonium ;	310 000 F + 7,5 F par unité.	310 000 F + 7,5 F par unité de capacité annuelle dont la création est autorisée par le décret.	14 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée ; minimum : 690 000 F	18 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée ; minimum : 880 000 F	
Substances ne contenant pas du plutonium.	100 000 F + 2,5 F par unité.	100 000 F + 2,5 F par unité de capacité annuelle dont la création est autorisée par le décret.	4,7 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée ; minimum : 230 000 F	6 F par unité de capacité annuelle dont la mise en service est autorisée ; minimum : 290 000 F	
7. Installations destinées au stockage ou au dépôt de substances radioactives (combustibles nucléaires neufs ou irradiés, déchets ou autres substances radioactives) :					Mètre cube de stockage de substances radioactives conditionnées, à l'exclusion des structures de l'installation.
Installations destinées au stockage de déchets de faible et moyenne activité ;	110 000 F	55 000 F + 0,25 F par unité dont la création est autorisée.	55 000 F + 0,60 F par unité dont l'utilisation est autorisée.	3,2 F par unité dont l'utilisation est autorisée ; minimum : 160 000 F	
Installations destinées au stockage de substances contenant des déchets de haute activité ou des émetteurs alpha en quantité stable.	660 000 F	330 000 F + 1,5 F par unité dont la création est autorisée.	330 000 F + 3,6 F par unité dont l'utilisation est autorisée.	19,2 F par unité dont l'utilisation est autorisée ; minimum : 960 000 F	
8. Accélérateurs de particules et installations destinées à l'irradiation ou à des utilisations de substances radioactives autres que celles visées en 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7 (laboratoires notamment).	45 000 F	45 000 F	90 000 F	110 000 F	

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 88.

(L'article 88 n'est pas adopté.)

M. le président. Le Sénat a achevé l'examen des dispositions concernant le ministère de l'industrie.

— 3 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à la mise en harmonie du droit des sociétés commerciales avec la deuxième directive adoptée par le Conseil des Communautés européennes, le 13 décembre 1976.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 86, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment.*)

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à aujourd'hui, mercredi 2 décembre 1981, à quinze heures et le soir.

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1982, adopté par l'Assemblée nationale [n° 57 et 58 (1981-1982)].

M. Maurice Blin, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

— Recherche et technologie :

M. Jacques Descours Desacres, rapporteur spécial (rapport n° 58, annexe n° 22) ;

M. Adrien Gouteyron, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (avis n° 59, tome VII) ;

M. Pierre Noé, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 60, tome VI).

— Commerce et artisanat (art. 85 A, 85 et 85 bis) :

M. René Ballayer, rapporteur spécial (rapport n° 58, annexe n° 4) ;

M. Raymond Brun, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 60, tome VII).

— Plan et aménagement du territoire :

I. — Commissariat général du Plan et

III. — Economie sociale :

M. Paul Jargot, rapporteur spécial (rapport n° 58, annexe n° 20) ;

M. Bernard Barbier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 60, tome XI).

II. — Aménagement du territoire :

M. Geoffroy de Montalembert, rapporteur spécial (rapport n° 58, annexe n° 21) ;

M. Roger Rinchet, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 60, tome X).

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée, le mercredi 2 décembre, à une heure trente-cinq minutes.*)

*Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.*

Modification aux listes des membres des groupes.**GROUPE DE LA GAUCHE DÉMOCRATIQUE***Apparentés aux termes de l'article 6 du règlement.*

(2 membres au lieu de 1.)

Ajouter le nom de M. Sylvain Maillols.

SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE

(14.)

Supprimer le nom de M. Sylvain Maillols.

QUESTIONS ECRITESREMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 1^{er} DECEMBRE 1981

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — 1. Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« 2. Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — 1. Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« 2. Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« 3. Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

Essonne : acquittement de la taxe professionnelle.

3147. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Colin demande à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget si, compte tenu des fortes majorations de la taxe professionnelle à acquitter en 1981 en Essonne, il lui paraît possible de répondre positivement aux contribuables qui demanderont des délais de paiement avec remise de majorations ou solliciteront des dégrèvements, dans tous les cas où l'entreprise ayant à acquitter de très fortes majorations voit son activité en net fléchissement.

Taxe professionnelle : modification.

3148. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Colin demande à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation de lui indiquer si, dans le cadre des mesures complémentaires aux dispositions du texte sur les libertés et droits des communes, des départements et des régions, il est envisagé la modification du dispositif de la taxe professionnelle, impôt injuste et anti-économique, assis pour l'essentiel sur le potentiel et l'importance du personnel qui, dans les circonstances actuelles, pénalise au maximum les secteurs dynamiques, générateurs d'emplois.

Taxe professionnelle : demande de statistiques.

3149. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Colin demande à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, de lui faire connaître par ordre décroissant la liste du plus fort taux de taxe professionnelle des communes du département de l'Essonne. Il lui demande également de lui communiquer la liste des trente communes de l'Essonne où la majoration a été la plus sensible pour 1981.

Majorations de la taxe professionnelle : conséquences.

3150. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Colin expose à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, les graves difficultés rencontrées par certains assujettis à la suite des hausses excessives du montant de la taxe professionnelle dans certaines communes du département de l'Essonne. Il lui demande si, conformément à une pratique mise en vigueur par ses prédécesseurs, notamment en 1980, il envisage de prendre des mesures particulières pour atténuer les effets désastreux de ces majorations qui, si elles ne sont pas compensées, risquent d'avoir de fâcheuses conséquences sur le plan économique et dans le domaine de l'emploi.

Bassin minier du Segréen : maintien de l'emploi.

3151. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Sauvage attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, sur le plan envisagé de la restructuration de la sidérurgie, et tout particulièrement sur la nécessité de maintenir en activité des bassins miniers tel que celui du Segréen, dont la qualité du minerai et la teneur en fer concourent à l'enrichissement de minerais d'autres régions. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour maintenir l'emploi dans le bassin minier du Segréen situé dans une région durement touchée par le chômage.

Maine-et-Loire : situation de l'emploi.

3152. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Sauvage attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire, sur la dégradation de l'emploi en Maine-et-Loire. Il lui demande s'il envisage de prendre les mesures qui permettront d'améliorer la situation économique et sociale de ce département notamment par : le renforcement de la priorité donnée au développement de l'Ouest dans la politique d'aménagement du territoire et si cette orientation prendra la forme d'engagements contractuels au niveau des moyens et en particulier dans le domaine de l'installation et de la décentralisation d'activités tertiaires ; le classement du Maine-et-Loire en zone aidée et si le champ d'application de ces aides sera étendu à toutes les entreprises dont le marché est national ; la création de mesures financières nouvelles au niveau des fonds propres pour favoriser le maintien, la création et le développement des entreprises ; la refonte du système de charges sociales et fiscales supportées par les entreprises afin de ne pas pénaliser les activités employeuses de main-d'œuvre ; l'attribution d'aides supplémentaires favorisant l'implantation d'industries agro-alimentaires ; le soutien de manière accentuée de l'artisanat de production, générateur d'emplois.

Revenus des agriculteurs.

3153. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Sauvage attire l'attention de Mme le ministre de l'agriculture sur l'importance croissante des problèmes financiers et des revenus des agriculteurs. Il lui demande en particulier quelles mesures elle compte prendre dans l'immédiat : 1° pour garantir un revenu qui rétablisse le pouvoir d'achat des agriculteurs ; 2° pour lutter contre la disparité croissante entre leur revenu et celui des autres professions, surtout depuis la récente dévaluation du franc ; 3° il lui demande également si elle envisage, tout en s'opposant fermement à la création de nouveaux montants compensatoires monétaires, d'élaborer une politique des prix agricoles s'appuyant sur des objectifs à long terme et, dans l'affirmative, quelles en sont les principales lignes.

Installation des jeunes agriculteurs.

3154. — 1^{er} décembre 1981. — M. Jean Sauvage rappelle à Mme le ministre de l'agriculture que le conseil général de Maine-et-Loire a, depuis de nombreuses années, mis en place des mesures et des aides financières destinées à maintenir l'équilibre entre les zones urbaines et rurales et, en particulier, à favoriser au maximum l'installation des jeunes agriculteurs. Il lui demande si les décisions récemment prises par le Gouvernement en matière de taux et de durée de prêts sont de nature à poursuivre cette politique ou, au contraire, ne vont pas contrarier la priorité d'installation puisqu'elles annulent les avantages accordés au niveau de la dotation aux jeunes agriculteurs.

Travailleuses familiales rurales : création d'emplois.

3155. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Jean Sauvage** attire l'attention de **Mme le ministre de la solidarité nationale** sur le manque de postes de travailleuses familiales en milieu rural. Il lui demande si elle envisage de dégager les moyens financiers nécessaires à la création d'un nombre important d'emplois de travailleuses familiales rurales pour répondre à une demande de plus en plus pressante, et, si oui, quel en sera le nombre chaque année à partir de 1982.

Présence « effective » des professeurs : projet.

3156. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il est au courant d'une réunion récente qui s'est tenue dans un lycée du nord de Paris, à la demande de certains proviseurs de lycée, en vue d'étudier un projet visant à faire effectuer aux professeurs des lycées une présence « effective » hebdomadaire de trente-cinq heures par semaine. Il lui demande quelles sont les intentions de son ministère devant un tel projet.

Retraite anticipée des salariés agricoles : publication d'un décret d'application.

3157. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Louis Minetti** rappelle à **Mme le ministre de l'agriculture** que, aux termes de l'article 20 de la loi n° 80-502 du 4 juillet 1980 d'orientation agricole, un décret précisera en tant que de besoin les catégories de salariés agricoles pouvant bénéficier de la retraite anticipée des travailleurs manuels. Il s'étonne qu'après tant de mois écoulés depuis la promulgation de la loi d'orientation agricole le Gouvernement n'ait pas encore défini les conditions d'application des dispositions susvisées. En conséquence, il lui demande de lui préciser quelles sont les causes du retard apporté à l'intervention de ce décret et sous quel délai il pourrait intervenir.

Uniformisation du montant de l'I. V. D.

3158. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Louis Minetti** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur la situation des exploitants agricoles qui ont obtenu le bénéfice de l'indemnité viagère de départ, non complémentaire de retraite, avant le 1^{er} janvier 1980. Ainsi, ces exploitants reçoivent comme une injustice le fait qu'ils ne bénéficient pas des mêmes avantages que les exploitants ayant fait leur demande après le 1^{er} janvier 1980. Les différents montants des I. V. D. peuvent ainsi varier du simple au double dans certains départements. Considérant qu'il s'agit effectivement d'une injustice, il lui demande si elle ne compte pas prendre des mesures pour uniformiser les montants de l'I. V. D. non complémentaire de retraite et accorder à tous les exploitants les mêmes avantages.

Développement de la production rizicole.

3159. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Louis Minetti** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur la production rizicole susceptible d'être créatrice d'emplois. La culture du riz est indispensable en Camargue pour dessaler les terres, permettre d'autres cultures, irriguer les sols. Sans cela la Camargue deviendrait un désert salé. En France, la Camargue est la seule région où toutes les conditions sont réunies pour assurer une production de quantité et de qualité. Sans cela la France devient totalement dépendante du riz d'importation. De 33 000 hectares en 1960 à 4 500 hectares en 1980, d'une situation de quasi-autosuffisance en riz, la France ne produit plus que 20 p. 100 de sa consommation. Pendant ce temps, la consommation française par habitant est passée de 1,5 kg à 3 kg par an. En trois ans, le revenu des riziculteurs a baissé de 27 p. 100. L'usine de traitement de riz UNIRIZ d'Arles licencie. En conséquence il estime qu'une action pour le développement de la production rizicole devrait permettre des créations d'emplois. Il lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet.

Assurance des exploitants agricoles.

3160. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Louis Minetti** expose à **Mme le ministre de l'agriculture** que la loi portant obligation d'assurance des exploitants agricoles contre les accidents a abouti à des situations aberrantes préjudiciables aux agriculteurs. En effet, la liberté de choix laissée aux exploitants pour leur assurance aboutit à ce

qu'un certain nombre ne sont pas encore assurés et courent ainsi des risques graves. D'autre part, les compagnies d'assurances qui prospectent les contrats ne renseignent pas toujours les agriculteurs sur les véritables garanties apportées. Par exemple, dans certains cas, elles ne couvrent pas les maladies professionnelles qui relèvent de l'accident du travail et dans ces exemples les agriculteurs ne peuvent se retourner contre la mutualité sociale et se trouvent non assurés. Il lui demande que les mesures nécessaires soient prises pour vérifier que l'obligation est respectée, que les contrats sont vraiment conformes et éventuellement pour aboutir à un contrôle efficace, que la mutualité sociale agricole serve de « caisse pivot » chargée de cette vérification.

Associations sportives : exonération des charges de police.

3161. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Jean Ooghe** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur l'importance des sommes réclamées aux associations sportives par les services de police pour la mise en place des dispositifs de sécurité nécessaires au déroulement normal de certaines manifestations. Il lui cite le cas de l'Union vélocipédique de Sainte-Geneviève-des-Bois (Essonne) qui aura eu à acquitter à ce titre, pour les épreuves organisées par elle durant la saison 1980-1981, une somme représentant la moitié des cotisations payées par les coureurs au titre des licences. Il lui demande s'il n'estime pas, compte tenu : 1° du rôle irremplaçable que jouent les associations sportives, dont les dirigeants donnent un exemple remarquable de dévouement et de désintéressement ; 2° de la volonté du Gouvernement de concourir au développement du temps libre, que les associations sportives devraient être exonérées de ces charges de police.

Etablissements hospitaliers : exonération de la taxe sur les salaires.

3162. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Georges Berchet** attire l'attention de **M. le ministre de la santé** sur les difficultés financières des établissements hospitaliers qui, outre leurs charges normales de fonctionnement, doivent supporter le montant de la taxe sur les salaires actuellement fixée à 4,25 p. 100 et ce en application de l'article 231 du code général des impôts. Considérant que les établissements hospitaliers ont également une vocation à caractère humanitaire et social, il souhaiterait que, à l'instar de ce qui a été fait en faveur des bureaux d'aide sociale par l'article 22 de la loi de finances pour 1979 (n° 78-1239 du 29 décembre 1978), ceux-ci soient dispensés du versement de cette taxe. Une telle mesure serait susceptible de réduire sensiblement les prix de journée et pourrait ainsi s'inscrire dans le cadre de l'action entreprise par le Gouvernement en vue de la réduction du coût des services publics. Il lui demande en conséquence s'il envisage de prévoir l'élargissement aux hôpitaux de la mesure prise en 1978 au profit des bureaux d'aide sociale.

Grèce : frais de scolarisation des enfants français.

3163. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Noël Berrier** demande à **M. le ministre des relations extérieures** s'il est normal que les Français résidents de Grèce et dont les enfants fréquentent la nouvelle école Nea Paraskevi — ouverte par l'institut français d'Athènes dans la proche banlieue de la capitale — doivent payer 15 000 drachmes par trimestre, soit plus de 6 500 francs par an en sus des frais normaux de transport et cantine. Il l'interroge afin de savoir s'il peut être remédié à cette situation anormale.

Retraites mutualistes des anciens combattants.

3164. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Léon Jozeau-Marigné** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, de lui indiquer quelles suites le Gouvernement entend donner aux vœux adoptés présentés par les mutualistes anciens combattants et tendant : 1° à porter à 4 000 francs à partir du 1^{er} janvier 1982, le plafond de la retraite mutualiste et à prévoir une revalorisation annuelle automatique ; 2° à revaloriser les rentes mutualistes attribuées en vertu de la loi du 4 août 1923 ; 3° à revaloriser les rentes viagères et mutualistes selon les variations de l'indice officiel du coût de la vie ; 4° à supprimer les conditions de ressources exigées pour les rentes de réversion ou réversibilité ; 5° à supprimer toute participation de la caisse autonome aux dépenses de revalorisation des rentes de réversion ou de réversibilité.

Lycées d'enseignement technique et professionnel : crédits de fonctionnement.

3165. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Paul Jargot** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation catastrophique quant aux moyens de fonctionnement des lycées d'enseignement technique et professionnel. Les crédits consacrés au fonctionnement de ces établissements représentent en effet une part très faible dans le budget de l'éducation nationale, malgré leur hausse sensible. Cette pauvreté de moyens est encore aggravée par la répartition actuelle de la taxe d'apprentissage, dont une grande part est conservée par les entreprises pour leur propre système de formation, un certain nombre d'autres entreprises préférant, afin de se constituer une trésorerie de fonctionnement, verser seulement en fin d'année sous forme d'impôt les sommes qu'elles ont ainsi conservées. En conséquence, il lui demande s'il est possible d'envisager le doublement des crédits de fonctionnement accordés aux L. E. T. et aux L. E. P., afin de rattraper un retard qui, depuis 1976, handicape lourdement cet enseignement. Il lui demande également que soient réexaminés les critères d'attribution de la taxe d'apprentissage.

P. I. B. : évolution.

3166. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quelle est l'évolution du produit intérieur brut (P. I. B.) pour le troisième trimestre de l'année en cours.

Réserves en devises : montant.

3167. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** de quel montant de devises disposent les autorités monétaires françaises. Est-il possible de dire que nos réserves en devises ont diminué de moitié depuis le début de l'année.

Hausses des services publics pour 1982 : calendrier.

3168. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** s'il ne juge pas utile de fixer un calendrier, pour 1982, des hausses des services publics pour que soit respecté à la fois un étalement indispensable et une limitation du rythme des augmentations dans le cadre de la prévision qu'il a fixée.

Sécurité sociale — assurés : amélioration des relations.

3169. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **Mme le ministre de la solidarité nationale** quelles seront les mesures qu'elle compte prendre pour améliorer et faciliter les relations entre la sécurité sociale et les assurés.

Régimes complémentaires de retraite : taux des cotisations des employeurs.

3170. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **Mme le ministre de la solidarité nationale** à quel taux et suivant quelle assiette seront établis les cotisations des employeurs aux régimes complémentaires de retraite et de prévoyance.

Protection sociale des travailleurs : indépendants : évolution.

3171. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **Mme le ministre de la solidarité nationale** quelles seront les grandes lignes d'évolution des régimes de protection sociale des travailleurs indépendants qu'envisage le Gouvernement.

Hébergement temporaire des personnes âgées : amélioration.

3172. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de la solidarité nationale** (personnes âgées) quelles sont les mesures qu'il compte prendre en 1982 pour faciliter l'hébergement temporaire de personnes âgées ayant besoin d'un soutien collectif pour une durée limitée.

Cinquième semaine de congé payé : coût.

3173. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quel sera le coût pour notre économie de la cinquième semaine de congés payés. Quelle réduction de la production entraînera sa mise en place.

S. N. C. F. : réduction des commandes de traverses de bois.

3174. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Georges Mouly** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre des transports** sur l'inquiétude qu'a fait naître chez les scieurs du centre de la France et d'une partie du Sud-Ouest l'appel d'offres lancé récemment par la S. N. C. F. concernant la fourniture de traverses en bois. Privilégiant délibérément les traverses en béton et en bois exotiques, la S. N. C. F. a réduit considérablement (dans une proportion de 50 p. 100 par rapport à l'année dernière) ses commandes de traverses en bois que les scieurs des départements des régions précitées et notamment de la Corrèze sont susceptibles de lui fournir. Il lui indique que de Pavis général, dans le cadre de la filière bois, il serait préférable de consacrer à la fabrication des traverses les grumes de qualité secondaire dont disposent ces départements et dont l'exploitation contribue à l'amélioration de la forêt. Par ailleurs, il lui signale que, dans l'hypothèse où la S. N. C. F., principal client des entreprises concernées, devrait poursuivre une telle politique, lesdites entreprises se verraient dans l'obligation à plus ou moins brève échéance de licencier la branche de leur personnel consacrée à cette activité, ce qui ne manquerait pas d'induire des conséquences dramatiques dans des régions qui connaissent déjà de grandes difficultés. Il lui demande d'intervenir pour que des mesures soient prises afin que la S. N. C. F. ne condamne pas, par sa politique d'achat des traverses nécessaires à l'entretien des voies, de petites entreprises françaises de la filière bois, qui représentent souvent la seule armature industrielle de tout un canton.

Gendarmerie : intégration dans la solde de l'indemnité de sujétion spéciale.

3175. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Georges Mouly** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur l'opportunité d'une extension au corps de la gendarmerie de l'avantage que constitue l'intégration dans la solde de l'indemnité de sujétion spéciale désormais prise en compte pour le calcul du montant de la retraite que le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation, vient d'accorder aux fonctionnaires de police. Approuvant sans réserve la mesure qui vient d'intervenir en faveur de la police, pour laquelle il s'agissait d'une revendication déjà ancienne, il s'étonne que le Gouvernement n'ait pas jugé opportun d'en faire bénéficier la gendarmerie, dont la tâche est à bien des égards comparable à celle de la police. Il lui demande de définir sa position vis-à-vis de ce qui paraît être une question d'équité et de lui indiquer s'il envisage de proposer prochainement au Gouvernement l'extension au corps de la gendarmerie de l'avantage que constitue l'intégration dans la solde, en vue du calcul du montant de la retraite, de l'indemnité de sujétion spéciale dont bénéficie désormais la police.

Journal de TF 1, 20 heures : liste des invités.

3176. — 1^{er} décembre 1981. — **M. François Collet** demande à **M. le ministre de la communication** de bien vouloir lui faire connaître la liste des personnalités qui ont été invitées par le journal TF1, 20 heures, depuis que la pratique de telles invitations a été mise en vigueur, ainsi que le temps de parole dont ont bénéficié chacune de ces personnalités.

Grève d'enseignants : accueil des élèves.

3177. — 1^{er} décembre 1981. — **M. François Collet** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** que la circulaire n° 81-222 du 5 juin 1981 a abrogé la circulaire du 26 mars 1981 qui définissait le rôle des directeurs d'écoles en cas de grèves des enseignants. Il n'existe donc actuellement aucune disposition réglementaire qui fixe le sort des élèves accueillis dans les établissements scolaires lorsque se produit une grève des enseignants. Il demande de bien vouloir indiquer quelles dispositions il envisage pour assurer dans de bonnes conditions l'accueil et la sécurité des élèves lorsque se produit une grève des enseignants.

Académie de Paris : manque de surveillants dans les établissements secondaires.

3178. — 1^{er} décembre 1981. — **M. François Collet** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que la rentrée scolaire de 1981 a été marquée par une diminution dramatique du nombre des surveillants disponibles dans les établissements secondaires de l'Académie de Paris. Il ne resterait que six cents emplois pour toute l'académie, alors que cent trente postes ont été supprimés en trois années, dont cent en 1978 et 1980. Compte tenu de la nécessité de pourvoir de quelques postes les nouveaux établissements mis en service ou nationalisés, il ne reste qu'un nombre dérisoire de surveillants pour assurer la sécurité des élèves. Le déplorable accident qui vient de se produire au cours d'un transport scolaire montre que l'absence de surveillance peut avoir des conséquences très graves et suscite, à juste titre, l'inquiétude des familles et des chefs d'établissements. Le défaut de surveillance peut avoir des conséquences différentes mais tout aussi funeste pour des collégiens et lycéens que pour des écoliers. Les servitudes des établissements du second degré sont nombreuses et l'expérience des dernières années a clairement montré les limites qu'il convenait de fixer au beau principe de l'autodiscipline. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour rétablir un système de surveillance dans les établissements scolaires qui permette d'assurer aux élèves un minimum de sécurité.

Différentes aides au logement : évaluation des charges locatives.

3179. — 1^{er} décembre 1981. — **M. Bernard-Charles Hugo** attire l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur la loi n° 77-1 du 3 janvier 1977 relative à l'aide personnalisée au logement et celle du 16 juillet 1971 (n° 71-582) instituant l'allocation-logement. Il lui fait remarquer que les éléments retenus pour le calcul des charges locatives diffèrent pour l'une et l'autre de ces deux prestations. Sans ignorer que l'aide personnalisée au logement est, comme son nom l'indique, une aide à la personne, tandis que l'allocation-logement est une aide à la pierre, il lui demande si'il ne serait pas souhaitable, néanmoins, que l'on prenne en compte les mêmes paramètres pour évaluer le montant des charges locatives dans le cas de l'allocation-logement, comme dans celui de l'aide personnalisée au logement.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

BUDGET

Archives : patrimoine immobilier ; tableau général des propriétés de l'Etat, suites au rapport de la Cour des comptes.

1577. — 3 septembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le Premier ministre** quelles décisions ont été prises par le Gouvernement après les observations présentées par le rapport de la Cour des comptes concernant la tenue des archives, l'inventaire du patrimoine immobilier et le tableau général des propriétés de l'Etat. (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.*)

Réponse. — Les objectifs que s'est assignés le département en vue de parfaire l'inventaire du patrimoine immobilier de l'Etat conformément aux observations formulées par la Cour des comptes ont été exposés de manière exhaustive à la suite du rapport public présenté par la haute juridiction (*Journal officiel*, Documents administratifs, n° 43, du 17 juillet 1981, pages 140 et suivantes). Il en est ainsi notamment des conditions de tenue du tableau général des propriétés de l'Etat dont l'amélioration est activement poursuivie en relation avec les différents départements ministériels. En tant qu'elle concerne la tenue des archives, la question posée par l'honorable parlementaire entre dans les attributions de M. le ministre de la culture.

COMMERCE ET ARTISANAT

Secteur artisanal : dérogation pour l'emploi de jeunes.

534. — 2 juillet. — **M. Raymond Bouvier** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur une suggestion formulée en son temps dans une étude présentée par le Conseil économique et social concernant les possibilités de création d'emplois dans le secteur artisanal. Il était notamment suggéré, en ce qui concerne les jeunes atteignant l'âge de seize ans en dehors des périodes d'inscription aux centres de formation d'apprentis et

qui doivent demander pour la signature du contrat d'apprentissage une dérogation à l'inspecteur d'académie, lequel l'accorde, semble-t-il, systématiquement dans l'intérêt même des jeunes, que cette obligation de demander une dérogation puisse être supprimée puisqu'elle ne constitue en fait qu'une formalité administrative apparemment superflue.

Réponse. — La question relative aux mesures de simplification administrative concernant les modalités de délivrance des dispenses à l'obligation scolaire, dont il est question, a fait l'objet d'une circulaire émanant du ministère de l'éducation. En effet, par circulaire n° 79-198 du 27 juin 1979 publiée au *Bulletin officiel de l'éducation*, n° 27, du 5 juillet 1979, le ministre de l'éducation précise à ce sujet que : d'une part, les dispenses à l'obligation scolaire prévues par la loi n° 71-576 du 16 juillet 1971, à l'intention des élèves âgés de quinze ans au moins ayant achevé leur scolarité dans un collège et désirant entrer en apprentissage, seront désormais accordées par le chef du dernier établissement fréquenté par l'élève ; d'autre part, les élèves qui atteignent l'âge de seize ans avant le 31 décembre de l'année civile peuvent être dispensés de l'obligation scolaire à partir du premier jour de vacances scolaire d'été, sans qu'il soit nécessaire de leur délivrer une attestation de dispense. En revanche, la procédure de dérogation applicable lorsque le jeune atteint seize ans entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} juillet demeure en vigueur des dispositions devant être prises pour garantir à l'intéressé une formation complète en centre de formation d'apprentis. Il semble en effet nécessaire de veiller à ce que le jeune ait suivi une scolarité normale, lui permettant de bénéficier notamment d'une formation générale, dans la mesure où la formation qui lui sera dispensée dans le cadre de son contrat d'apprentissage, est beaucoup plus orientée vers l'apprentissage d'un métier.

Petites entreprises : simplification administrative.

586. — 8 juillet 1981. — **M. Marcel Rudloff** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à alléger les procédures et les documents administratifs en faveur de la petite entreprise et des entreprises artisanales.

Réponse. — Le ministre du commerce et de l'artisanat a pleinement conscience de l'importance que présentent pour les petites entreprises commerciales et les entreprises artisanales les mesures de simplification administrative. C'est pourquoi il entend accélérer la mise en place des centres de formalités des entreprises expérimentés depuis 1979 dans la région Centre et instituée par décret n° 81-257 du 18 mars 1981. L'extension doit être achevée le 21 mars 1985. Un premier calendrier de mise en place, fixé pour le quatrième trimestre de l'année en cours par arrêté du Premier ministre du 23 juillet 1981, concerne douze départements des régions de Bourgogne, Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Limousin et Lorraine. Ces centres de formalités sont compétents pour recevoir, sur un document unique commun aux différentes administrations concernées, les déclarations liées à la création d'une entreprise. Ce document remplace la dizaine de formulaires que doit remplir le chef d'entreprise auprès de six administrations différentes. D'autre part, les procédures d'immatriculation au répertoire des métiers sont en cours de simplification. Le décret du 1^{er} mars 1982 relatif au répertoire des métiers doit être prochainement modifié pour accélérer et simplifier l'immatriculation des entreprises artisanales. Les décisions, prises actuellement par des commissions à périodicité assez large, pourront être prises quotidiennement par les présidents des chambres de métiers, sous réserve d'appel devant une commission administrative. Les délais seront ainsi très considérablement réduits. Les agents du ministre du commerce et de l'artisanat ont reçu l'instruction de rechercher activement, en liaison avec les représentants des professions intéressées, des mesures complémentaires ou nouvelles. Leur action est, cependant, rendue délicate par le fait que le nombre de procédures de la compétence directe du département est limité. Les autres départements doivent tenir compte d'impératifs qui leur sont particuliers et qui se traduisent par des procédures dont les assujettis ne saisissent pas toujours les motifs. Le département du commerce et de l'artisanat ne manque pas de souligner, dans de tels cas, la nécessité de prendre en considération les besoins propres des entreprises commerciales et artisanales.

Développement des moyennes surfaces de vente.

594. — 8 juillet 1981. — **M. Henri Belcour** rappelle à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** que la loi d'orientation de 1978 sur le commerce et l'artisanat (n° 73-1193 du 27 décembre 1973) s'était donné pour objectif de protéger le petit commerce et l'artisanat traditionnels en réglementant et en limitant l'implantation de très grandes surfaces de vente, surnommées depuis « supermarchés » ou même « hypermarchés ». Depuis l'adoption de cette loi, est apparu un nouveau mode de distribution commer-

ciale que l'on pourrait décrire comme un hypermarché miniature en ce sens qu'il reprend exactement les principes de l'hypermarché (personnel réduit, présentation sommaire, frais de fonctionnement limités au minimum, etc.) en les adaptant à des surfaces de vente bien inférieures (moins de 1 000 mètres carrés de vente). Or, ce nouveau mode de distribution ne tombe pas sous le coup de la loi de 1973, car les propriétaires de tels centres veillent à rester en deçà des seuils rendant obligatoire la demande d'autorisation de construction et l'accord de la commission d'urbanisme commercial. Bien que de superficie réduite, ces nouveaux centres de distribution mettent cependant en danger le commerce et l'artisanat traditionnels car, contrairement aux hypermarchés qui sont situés à la périphérie des villes, ceux-ci s'implantent au cœur même des villes, en particulier dans les villes petites et moyennes, et portent, en conséquence, un grave préjudice aux petits commerçants. Aussi lui demande-t-il s'il n'estime pas souhaitable de modifier la loi d'orientation de 1973 sur le commerce et l'artisanat, afin de l'actualiser et de l'adapter à ce nouveau mode de distribution qui n'existait pas en 1973 et tend à se développer considérablement depuis sous la forme de sociétés qui ne dépendent pas en général d'initiatives locales et ne participent pas en conséquence au développement de ces villes. Cette multiplication de ces moyennes surfaces de vente va à l'encontre de l'esprit de la loi de 1973 et de la volonté du Gouvernement et du législateur tendant à maintenir un équilibre entre le commerce traditionnel et de nouvelles formes de distribution.

Réponse. — La loi d'orientation du commerce et de l'artisanat a prévu, en son article 29, de soumettre à autorisation préalable les créations de magasins de détail, dès lors que leurs superficies dépassent 3 000 mètres carrés de plancher hors œuvre ou 1 500 mètres carrés de surface de vente dans les communes de plus de 40 000 habitants et 2 000 mètres carrés de plancher hors œuvre ou 1 000 mètres carrés de surface de vente dans les communes de moins de 40 000 habitants. L'adoption de ces seuils par le Parlement avait suscité de longs débats montrant combien il est difficile de fixer, lors de l'instauration d'un contrôle, les limites de son champ d'application. Depuis l'adoption de la loi, les opérateurs concernés se sont tournés vers une stratégie de mise en place d'installations de surfaces commerciales inférieures de quelques mètres carrés aux seuils retenus puis, dans la dernière période, vers un rapprochement géographique de ces installations. Dans ces conditions, on peut s'interroger sur le respect de l'esprit de la loi par cette stratégie. C'est pourquoi le ministère du commerce et de l'artisanat a inclus cet aspect dans sa réflexion sur les modifications à apporter à la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat en matière d'urbanisme commercial.

Adaptation de la structure artisanale à son environnement : information.

961. — 21 juillet 1981. — **M. Jean-Marie Rausch** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à mettre en place un système d'information permettant de surveiller l'adaptation de la structure artisanale à son environnement, à partir des expériences lancées dans un certain nombre de régions, afin de développer les possibilités de création d'emplois dans ce secteur d'activité particulièrement important.

Réponse. — Le ministère du commerce et de l'artisanat est sollicité par des chambres de métiers qui souhaiteraient, afin d'être aidés dans la mise en œuvre de leurs actions, disposer d'un outil mettant en relation les données statistiques et économiques de l'artisanat avec celles relatives à son environnement socio-économique. Pour pouvoir répondre à ces demandes, une action expérimentale se déroule avec l'aide du Centre d'étude et de perfectionnement de l'artisanat et des métiers (C.E.P.A.M.) et l'université de Poitiers, dans trois départements : le Maine-et-Loire, la Dordogne et la Gironde. Deux phases sont prévues : rassemblement de toutes les données concernant l'artisanat en s'appuyant sur divers fichiers ; réalisation opérationnelle d'un tableau de bord mettant en lumière les relations qu'entretiennent l'artisanat et son environnement. A terme, un bilan sera fait permettant de vérifier l'intérêt des outils élaborés ; en fonction de ce bilan et des demandes qui seront faites par les chambres de métiers, ce système d'information économique pourra être mis en place dans d'autres départements.

Retraités : harmonisation du calcul des cotisations sociales.

1110. — 23 juillet 1981. — **M. Edouard Le Jeune** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur la situation des retraités de l'artisanat et du commerce, lesquels, contrairement à leurs homologues du régime général des salariés, et en dépit de l'égalité sociale prévue par la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973,

d'orientation du commerce et de l'artisanat, continuent à verser des cotisations prohibitives, au titre de leur assurance maladie-maternité. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui préciser les dispositions que le Gouvernement envisage de prendre tendant à aligner purement et simplement les retraités de l'artisanat et du commerce sur ceux du régime général de la sécurité sociale pour le calcul de ces cotisations.

Réponse. — La loi d'orientation du commerce et de l'artisanat a posé, en principe, que les cotisations d'assurance maladie des artisans et des commerçants retraités seraient progressivement alignées sur celles du régime général. A cet effet, des seuils d'exonération au-dessous desquels aucune cotisation n'est perçue avaient été créés et ont été régulièrement relevés. Ultérieurement, une décote dégressive a été instituée pour les revenus qui dépassent ces seuils. Compte tenu de ces mesures, seule une petite proportion de retraités, environ 15 p. 100, cotisent encore sur la totalité de l'assiette. Par ailleurs, la loi n° 79-1129 du 28 décembre 1979 a prévu des mesures destinées à améliorer l'équilibre financier de la sécurité sociale. C'est ainsi, notamment, qu'une cotisation a été instituée sur les retraités du régime général dont le taux a été fixé à 1 p. 100 sur la retraite de base et à 2 p. 100 sur les retraites complémentaires. La loi a confirmé que l'abaissement du taux de 11,65 p. 100 de la cotisation d'assurance maladie des artisans et commerçants retraités devait être réalisé par étapes compte tenu de l'équilibre financier du régime. C'est ainsi que dans une première étape ce taux de cotisation a été ramené à 10 p. 100 depuis le 1^{er} avril 1981. Une nouvelle et importante étape est intervenue avec le décret n° 81-813 du 27 août dont les dispositions sont applicables à compter du 1^{er} octobre 1981 : le taux de la cotisation des retraités est abaissé de 10 p. 100 à 5 p. 100 et les seuils d'exonération sont relevés et portés à 32 500 francs pour un assuré seul et 39 000 francs pour un ménage. La situation des retraités du commerce et de l'artisanat sera, à ce moment-là, très proche de celle des retraités du régime général si l'on tient compte du fait qu'ils ne paient aucune cotisation sur leurs retraites complémentaires.

Cotisations de retraites : harmonisation des régimes sociaux.

1146. — 24 juillet 1981. — **M. Henri Caillaud** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** quelle procédure il entend mettre en œuvre — et à quelle date — pour rendre égal, selon la loi du 28 décembre 1979, le montant des cotisations acquittées par les anciens commerçants et artisans relevant des caisses de retraite non salariés et des cotisations acquittées par les assurés du régime général de caisses de sécurité sociale.

Réponse. — La loi d'orientation du commerce et de l'artisanat a posé, en principe, que les cotisations d'assurance maladie des artisans et des commerçants retraités seraient progressivement alignées sur celles du régime général. A cet effet, des seuils d'exonération au-dessous desquels aucune cotisation n'est perçue avaient été créés et ont été régulièrement relevés. Ultérieurement, une décote dégressive a été instituée pour les revenus qui dépassaient ces seuils. Compte tenu de ces mesures, seule une petite proportion de retraités, environ 15 p. 100, cotisent encore sur la totalité de l'assiette. Par ailleurs, la loi n° 79-1129 du 28 décembre 1979 a prévu des mesures destinées à améliorer l'équilibre financier de la sécurité sociale. C'est ainsi, notamment, qu'une cotisation a été instituée sur les retraités du régime général dont le taux a été fixé à 1 p. 100 sur la retraite de base et à 2 p. 100 sur les retraites complémentaires. La loi a confirmé que l'abaissement du taux de 11,65 p. 100 de la cotisation d'assurance maladie des artisans et commerçants retraités devait être réalisé par étapes compte tenu de l'équilibre financier du régime. C'est ainsi que dans une première étape ce taux de cotisation a été ramené à 10 p. 100 depuis le 1^{er} avril 1981. Une nouvelle et importante étape est intervenue avec le décret n° 81-813 du 27 août dont les dispositions sont applicables à compter du 1^{er} octobre 1981 : le taux de la cotisation des retraités est abaissé de 10 p. 100 à 5 p. 100 et les seuils d'exonération sont relevés et portés à 32 500 francs pour un assuré seul et 39 000 francs pour un ménage. La situation des retraités du commerce et de l'artisanat sera, à ce moment-là, très proche de celle des retraités du régime général si l'on tient compte du fait qu'ils ne paient aucune cotisation sur leurs retraites complémentaires.

CONSOMMATION

Dénaturation des matières premières alimentaires : surveillance.

1981. — 29 septembre 1981. — **M. Claude Fuzier** appelle l'attention de **Mme le ministre de la consommation** sur ce communiqué que vient de rendre public le Laboratoire coopératif, sur le thème : « Pneumonie atypique en Espagne et dénaturation de denrées alimentaires : plus de cent morts en Espagne ». C'est le bilan — provisoire — d'une intoxication par de l'huile industrielle vendue frauduleusement

comme huile alimentaire. Pour le Laboratoire coopératif, ce que l'on sait déjà de cette affaire doit amener à revoir les conditions dans lesquelles des matières premières alimentaires sont dénaturées quand elles sont destinées à des usages non alimentaires. C'est en ajoutant un produit dangereux — l'aniline — à une huile alimentaire brute (non raffinée) que l'on a préparé en France de l'huile à usage industriel, «huile de coupe», pour favoriser le travail des métaux, exportée comme telle en Espagne. La fraude, mise au point et réalisée en Espagne, a consisté à réintroduire cette huile industrielle dans le circuit alimentaire. Pour éliminer les fraudes et les erreurs humaines dont les conséquences risquent d'être tragiques, le Laboratoire coopératif demande que l'on retienne les principes suivants : la dénaturation de matières premières alimentaires ne devrait avoir lieu que dans des établissements qui ne livrent pas de produits à l'alimentation humaine ou animale ; la dénaturation devrait rendre inconsommables, par leur aspect, leur goût ou leur odeur, la matière première et les denrées qui la contiendraient ; cette modification doit être irréversible ; pour dénaturer des denrées alimentaires, seuls des procédés et substances autorisés, après enquête publique, devraient être mis en œuvre ; toute dénaturation de denrées alimentaires devrait être notifiée aux autorités sanitaires des pays où les denrées dénaturées sont produites ou importées. Pour protéger dans l'immédiat les consommateurs français, il faut en outre empêcher l'importation en France de produits qui contiendraient de l'huile toxique (exemple : conserves à l'huile). Il lui demande son avis à ce propos.

Réponse. — Les enquêtes effectuées par le service de la répression des fraudes et du contrôle de la qualité auprès des industriels français ayant commercialisé les huiles brutes alimentaires dénaturées à l'aide de substance toxique (2 p. 100 d'aniline) ont révélé que les opérations de dénaturation ont été réalisées à la demande des acheteurs espagnols. Ces exportations se sont faites dans des conditions tout à fait régulières avec les informations propres à éviter un usage alimentaire. Pour éviter l'entrée sur le territoire national d'huile fraudée ou de toute denrée susceptible d'en contenir, originaire d'Espagne, un dispositif de sécurité a été mis en place aux frontières dès le mois de septembre 1980. Au moment du passage en frontière, les produits ont été systématiquement mis en suspension de dédouanement en attendant les résultats d'analyse. Il faut noter également, que déjà au cours du mois de juillet, dès l'instant où la presse espagnole laissait entendre que les intoxications constatées avaient pour origine probable la consommation d'huile, des contrôles supplémentaires ont été effectués auprès des importateurs français et dans les circuits de distribution. Les résultats de tous ces contrôles n'ont pas révélé l'introduction en France de produits frelatés. En outre, le ministère de la consommation a appelé l'attention des voyageurs, ou des touristes rapportant à leur retour d'Espagne des huiles ou des conserves à base d'huile, sur les risques que peut présenter leur consommation. Cependant, devant la persistance des intoxications en Espagne, des mesures supplémentaires ont été prises le 19 octobre 1981 par voie d'arrêté à l'initiative du ministère de la consommation en vue de suspendre pour une période de trois mois l'importation d'huiles et de denrées préparées à l'huile originaires d'Espagne. Une dérogation a été prévue pour les huiles d'olive vierges et les huiles pures d'olive, sous réserve qu'elles soient accompagnées d'une attestation établie par les services officiels espagnols garantissant leur pureté, cette disposition ne portant pas atteinte aux mesures de contrôle systématique aux frontières. En ce qui concerne la dénaturation des denrées alimentaires, en France, à l'exception des cas de dénaturation expressément prévus par la législation, les matières premières comestibles utilisées pour un usage industriel ne sont pas dénaturées. Toutefois, par mesure de prudence, pour éviter tout accident, un projet de réglementation fixant les procédés et les conditions de dénaturation des matières premières alimentaires destinées à la fabrication de produits industriels, est à l'étude. Ce projet fixera sans doute une liste de substances officiellement autorisées et sera soumis à l'avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France et à celui du Comité national de la consommation.

CULTURE

Statut et recrutement des conservateurs.

2572. — 30 octobre 1981. — M. François Collet appelle l'attention de M. le ministre de la culture sur la situation du personnel scientifique de la direction des archives de France, tant au niveau de leur statut qu'à celui de leur recrutement. La formation longue des conservateurs, les responsabilités administratives et scientifiques qui sont les leurs, les tâches d'encadrement dont ils sont chargés sont autant d'arguments en faveur d'un relèvement des indices et d'un réaménagement du déroulement de leur carrière. Par ailleurs, alors que les charges de la direction des archives de France n'ont cessé d'augmenter (prise en charge des archives administratives, augmentation du nombre des lecteurs, succès grandissant de

l'initiation du public scolaire), l'effectif budgétaire de la direction des archives de France en matière de personnel scientifique (inspecteurs généraux, conservateurs) est passé de 247 en 1974 à 236 en 1980. Il lui demande si, au moment où il annonce une rénovation de l'appareil culturel dans le domaine de la conservation du patrimoine : 1° le réexamen du statut et la réévaluation des carrières dépréciées des conservateurs sont envisagés ; 2° un plan de recrutement permettant l'adéquation des besoins en effectifs aux charges nouvelles est étudié.

Réponse. — C'est à juste raison que l'honorable parlementaire appelle l'attention d'une part sur la nécessité d'actualiser le statut particulier régissant le personnel scientifique des archives, d'autre part sur les charges croissantes incombant à ces personnels. Il est certain que, si l'on considère l'importance des attributions confiées aux conservateurs d'archives, leur niveau scientifique ainsi que la difficulté du concours d'entrée à l'école nationale des Chartes, la carrière de ces fonctionnaires, les rémunérations qui leur sont servies et les possibilités d'avancement qui leur sont offertes paraissent assez décevantes. Néanmoins il n'est pas possible d'envisager, dans l'immédiat, la refonte du statut régissant ce corps, en raison des instructions de M. le Premier ministre relatives à la pause catégorielle. Je fais cependant procéder à une étude approfondie de la situation et des structures de ce corps, afin d'être à même d'ouvrir les négociations utiles dès que la conjoncture le permettra. Par ailleurs, il est exact que l'accroissement régulier des versements aussi bien que l'extension considérable de la clientèle des chercheurs s'inscrivant dans les perspectives de l'école historique contemporaine rendent difficile l'accomplissement de la mission des conservateurs. Un plan de recrutement visant à atteindre l'adéquation des moyens aux besoins a bien entendu été élaboré. Les créations d'emplois de conservateurs accordées dans le cadre du budget 1982 permettront de pallier en partie les difficultés actuelles. Les efforts qui seront poursuivis en ce domaine doivent normalement permettre aux archives d'assumer pleinement leur fonction.

EDUCATION NATIONALE

Travaux de sécurité dans les établissements scolaires du second degré : majoration de la subvention d'Etat.

1653. — 8 septembre 1981. — M. Georges Berchet attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les nouvelles charges imposées aux communes en matière de travaux de sécurité dans les établissements scolaires du second degré. La subvention allouée par l'Etat au titre des travaux déconcentrés est loin d'atteindre le montant de la dépense, souvent très élevée. Il lui demande en conséquence de bien vouloir faire étudier la possibilité de relever substantiellement le montant de ladite subvention.

Réponse. — Le ministre rappelle à l'honorable parlementaire que les crédits consacrés aux travaux de sécurité dans les établissements scolaires du second degré sont passés de 140 millions de francs par an depuis 1976 à 200 millions de francs par an pour les années 1979-1980 et 1981. En 1982, il est proposé de les porter à 300 millions de francs. Il faut noter par ailleurs qu'un certain nombre de travaux de maintenance concourent à la mise en sécurité des établissements. L'ensemble des crédits maintenance-sécurité est passé de 430 millions de francs en 1981 à 600 millions de francs dans le projet de budget pour 1982. Toutefois, il convient de signaler qu'il s'agit là d'objectifs à caractère indicatif. En effet, les investissements intéressants les établissements scolaires du second degré sont de la compétence des préfets de région, qui arrêtent les programmations annuelles dans le cadre de l'enveloppe de crédit mise à leur disposition. Mais on constate, d'une manière générale, que ces objectifs sont réalisés. Conformément à la réglementation en vigueur, décret n° 62-1409 du 27 novembre 1962 pour les lycées et décret n° 80-402 du 5 juin 1980 pour les collèges, ces travaux, financés conjointement par l'Etat et les collectivités locales, sont subventionnés à hauteur de 30 à 80 p. 100. Il appartient aux autorités déconcentrées de retenir un taux de subvention dans les limites de cette fourchette.

Bourses scolaires : revision des barèmes d'attribution.

1690. — 8 septembre 1981. — M. Georges Berchet expose à M. le ministre de l'éducation nationale que, en l'état actuel des textes, les barèmes d'attribution des bourses ne sont plus en rapport avec les ressources des familles. Il lui demande, en conséquence, s'il n'estime pas nécessaire de modifier ces barèmes afin de permettre à de nombreux enfants de familles méritantes de poursuivre des études secondaires et supérieures. Cette mesure s'inscrirait dans le cadre de l'action menée par le Gouvernement en faveur de l'enseignement.

Réponse. — 1° Le système actuel d'attribution des bourses nationales d'études du second degré détermine la vocation à bourse en fonction d'un barème national qui permet d'apprécier les

situations familiales après comparaison des charges et des ressources des parents du candidat boursier. En ce qui concerne le niveau des ressources retenu pour déterminer la vocation à bourse, dont l'honorable parlementaire estime qu'il n'est plus en rapport avec les revenus des familles, il est à observer que les ressources retenues sont celles de l'avant-dernière année, ce qui, compte tenu de l'évolution moyenne des salaires et rémunérations d'une année à l'autre, se révèle, en règle générale, plus favorable aux familles que la prise en compte des ressources dont elles disposent lors de l'examen des demandes de bourses de l'enseignement secondaire. C'est ainsi que, pour l'année scolaire 1981-1982, les ressources de l'année 1979 ont été prises en considération. Pour cette année scolaire, les plafonds de ressources permettant de retenir la vocation à bourse de l'enseignement secondaire ont été relevées de 12,5 p. 100, pourcentage qui correspond à l'augmentation du S.M.I.C. en 1979. Mais il est exact qu'au cours des années passées, un certain retard avait été pris en ce domaine. Le ministre de l'éducation nationale va s'efforcer de faire en sorte que ce retard soit, sinon rattrapé en une année — ce que les contraintes budgétaires ne permettraient pas — du moins progressivement résorbé. C'est ainsi que le projet de budget pour 1982 prévoit une augmentation des crédits destinés au service des bourses d'études qui devrait permettre l'amorce d'une amélioration. Le ministre de l'éducation nationale rappelle, en outre, à l'honorable parlementaire que, dès le mois de juillet dernier, des mesures catégorielles en faveur des boursiers dont les familles éprouvent le plus de difficultés pour la scolarisation de leurs enfants ont été prises, notamment au profit des élèves de sections d'éducation spécialisée, des classes préprofessionnelles de niveau et des classes préparatoires à l'apprentissage et de ceux qui suivent un enseignement technologique court. 2° En ce qui concerne les étudiants des universités, écoles supérieures de commerce, écoles d'ingénieurs, classes préparatoires, sections de techniciens supérieurs, les bourses d'enseignement supérieur sont, sous réserve des bourses à caractère spécial (allocation d'études de D.E.A. ou D.E.S.S., bourses d'agrégation et bourses de service public), attribuées en fonction des ressources et des charges des parents. Ce sont les revenus perçus deux ans auparavant qui sont retenus, soit ceux de 1979 pour les bourses allouées en 1981-1982. Toutefois, comme pour les bourses nationales d'études du second degré, si les ressources plus récentes sont en diminution, ce sont ces dernières qui seront prises en considération afin de tenir compte de la situation réelle de la famille. Le barème d'attribution prend en compte des situations très variées (père ou mère élevant seul l'un ou plusieurs enfants, parent en longue maladie ou en congé de longue durée, parents tous deux salariés, domicile familial éloigné de l'établissement d'enseignement, enfant à charge de la famille, enfants atteints d'une invalidité permanente, candidat boursier, pupille de la nation, etc.). Si le candidat boursier a lui-même un ou plusieurs enfants à charge, une bourse pourra lui être accordée en fonction de ses moyens d'existence et charges personnelles. Pour les étudiants mariés dont le conjoint assure l'indépendance financière du couple, le droit à bourse sera déterminé en fonction des ressources du conjoint. Il convient, enfin, de rappeler à l'honorable parlementaire que les plafonds de ressources prises en compte ont été revalorisés de 12 p. 100 en 1976-1977 et 1977-1978 (non compris les nouveaux plafonds ouvrant droit aux bourses à taux réduit), de 13 p. 100 en 1978-1979, de 15 p. 100 en 1979-1980 et de 12 p. 100 en 1980-1981 et 1981-1982. Pour la rentrée 1981, des mesures ont été prises pour aider les étudiants boursiers issus des familles les plus démunies : un complément forfaitaire de 846 francs est versé aux étudiants boursiers du 6^e échelon et 6^e échelon bis. Un échelon supplémentaire de bourse est accordé aux étudiants de l'enseignement technologique supérieur et notamment à ceux des I.U.T.

Transports scolaires : taux de participation de l'Etat.

1849. — 22 septembre 1981. — **M. Rémi Herment** se référant à la réponse donnée à une question écrite (n° 119 du 13 juillet 1981, Assemblée nationale) appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les taux de participation de l'Etat aux dépenses de transports scolaires assumées par les collectivités locales et, singulièrement, par les départements. De la réponse visée, deux éléments apparaissent : 1° le taux moyen de la participation de l'Etat pour l'année scolaire 1979-1980 ressort à 60,75 p. 100 et ce pourcentage sera sensiblement identique pour 1980-1981 ; 2° pour l'année scolaire 1981-1982 « les précautions nécessaires sont prises pour consolider le taux de subvention ». C'est dire, en clair, que la situation actuelle ne paraît pas devoir évoluer et qu'il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de s'engager dans la voie d'une augmentation des taux pour les porter, de manière effective, à 65 p. 100, chiffre souvent avancé comme un objectif réalisable. Il souhaiterait avoir confirmation de son interprétation de la réponse visée.

Réponse. — Le taux moyen de participation financière de l'Etat, pour le transport des élèves des enseignements élémentaire et secondaire ouvrant réglementairement droit à l'aide publique, s'est en effet élevé à 60,7 p. 100 au titre de l'année scolaire 1979-1980. Au cours de la campagne 1980-1981, bien que le ministère de l'éducation nationale ne dispose pas encore des liquidations définitives de dépenses lui permettant de dégager des résultats complets et incontestables, il apparaît que ce taux s'est quelque peu détérioré sous l'effet de hausses de tarifs excédant, dans d'assez nombreux départements, les relèvements officiellement autorisés par le Gouvernement sur le plan national. A compter de la présente année scolaire, en dépit des fortes hausses affectant les prix de revient du secteur des transports et donc les dépenses corrélatives, le Gouvernement entend améliorer le pourcentage moyen de subvention de l'Etat. Les crédits supplémentaires qui sont inscrits au projet de budget de 1982 et ceux qui ont été récemment ouverts par loi de finances rectificative devraient permettre de parvenir, dès la campagne 1981-1982, à un taux moyen légèrement supérieur à 62 p. 100 sous réserve que, dans les départements, l'évolution effective des tarifs s'inscrive dans les limites admises par le Gouvernement à l'échelon national et sur lesquelles les dotations budgétaires en crédits de subvention sont elles-mêmes strictement calculées. Dans le cadre des moyens mis à sa disposition, le ministère de l'éducation nationale entend pratiquer une modulation modérée de son taux de subvention en vue de parvenir, dans le plus grand nombre possible de départements, à un relèvement négocié et simultanément de l'aide de l'Etat et de la contribution des collectivités locales — essentiellement constituée par la participation financière du conseil général — de manière que la quote-part résiduelle demandée aux familles puisse s'établir au niveau minimal.

Bordeaux : implantation d'un centre interrégional de calcul.

1992. — 30 septembre 1981. — **M. Philippe Madrelle** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** la décision, aujourd'hui suspendue, du conseil national des ministres du 19 novembre 1980 relative aux choix de Bordeaux comme site du troisième centre d'activités interrégionales d'informatique. Il lui rappelle que, historiquement et géographiquement, Bordeaux est la capitale de l'Aquitaine et constitue donc un pôle d'attraction pour les régions limitrophes. Outre les motifs d'ordre géographique et technique, l'installation de ce centre interrégional de calcul à Bordeaux présente des intérêts économiques non négligeables : les services publics et les entreprises régionales pourraient ainsi bénéficier d'outils de développement considérables ; d'autre part, l'implantation de ce centre provoquerait la création d'emplois de haut niveau. La présence à Bordeaux d'un tel centre serait un facteur favorable pour le développement de l'informatique dans cette région et contribuerait ainsi au développement économique et industriel de l'Aquitaine en donnant une nouvelle impulsion à son activité scientifique. En conséquence, il lui demande de bien vouloir surseoir à sa décision afin que soit implanté à Bordeaux ce centre interrégional de calcul.

Réponse. — La décision de localisation du troisième centre régional informatique à Bordeaux n'avait pas pris en compte les recommandations techniques de la commission de l'informatique dans le cadre du schéma directeur prévu pour les établissements d'enseignement universitaire et de recherche. Au terme d'un nouvel examen technique approfondi il est décidé d'installer le centre à Toulouse. Les mesures prises doivent donner aux chercheurs et enseignants de Bordeaux des possibilités de travail permettant une réelle compétitivité internationale tout en introduisant des technologies nouvelles. Ces mesures ne figent pas définitivement le niveau d'équipement de la région mais il est nécessaire que les matériels de coût élevé puissent être mis en commun dans la mesure où le potentiel scientifique local ne peut les saturer à lui seul ni en assurer la couverture financière. S'il convient de prendre en compte le bien-fondé du développement d'une région, il convient aussi de s'assurer de ne pas faire régresser la région voisine. Une nouvelle analyse des besoins sera faite sur l'ensemble du Sud-Ouest lorsque les moyens mis en place auront fonctionné. Le ministre de l'éducation nationale souhaite que soit étudiée la possibilité de développer d'une voie originale de recherche en informatique adaptée à la région Aquitaine.

Emploi des maîtres auxiliaires.

2017. — 1^{er} octobre 1981. — **M. Adrien Gouteyron** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le fait que beaucoup de maîtres auxiliaires attendent encore leur nomination, alors qu'un certain nombre de postes restent paraît-il vacants. Il lui demande quel est actuellement dans l'académie de Clermont-Ferrand le nombre de maîtres auxiliaires non encore affectés et le nombre

de postes non pourvus et s'il existe, toujours dans cette académie, pouvoir réemployer tous les maîtres auxiliaires dans des conditions au moins égales à celles de l'an dernier.

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire qu'à la date du 20 octobre 1981 aucun poste ne demeure vacant dans l'académie de Clermont-Ferrand pour ce qui concerne l'enseignement du second degré. Par ailleurs, conformément aux dispositions de la circulaire n° 81-310 du 26 août 1981 et de la note de service du 1^{er} octobre relatives au réemploi des maîtres auxiliaires, tous les maîtres justifiant de minima de services antérieurs ont bénéficié d'une mesure de réengagement dans des conditions au moins égales à celles de l'année précédente, qu'il s'agisse d'un réemploi sur poste vacant ou d'une mesure de rattachement administratif à un établissement. A la fin du mois d'octobre, quarante-cinq maîtres auxiliaires candidats à une suppléance n'avaient encore bénéficié d'aucune proposition d'emploi; il convient toutefois de préciser qu'il ne s'agit pas de maîtres justifiant de services antérieurs accomplis dans les conditions fixées par les dispositions précitées.

*Exonération de la taxe d'apprentissage :
composition de la commission spéciale.*

2115. — 7 octobre 1981. — **M. Raymond Soucaret** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'importante lacune existant dans l'application des textes réglementaires concernant l'article 7-I de la loi du 23 décembre 1972. Cet article a en effet prévu que les décisions des sections spécialisées des comités départementaux de la formation professionnelle portant sur les demandes d'exonération de la taxe sont susceptibles d'appel devant la commission spéciale instituée par l'article 230-1 du code général des impôts. Plus de huit ans après le vote de la loi de 1972, ce décret n'est pas encore intervenu, entraînant des conséquences non négligeables : 27 000 litiges ayant fait l'objet d'un appel sont en instance, l'absence de formation d'une jurisprudence nationale. Il lui demande, en conséquence, si le décret d'application verra le jour avant la fin de la présente année.

Réponse. — La mise en place de la commission spéciale de la taxe d'apprentissage, juridiction d'appel chargée de statuer sur les décisions rendues en première instance par le comité départemental de la formation professionnelle, de la promotion sociale et de l'emploi a été différée à deux reprises en raison de la nature même du texte institutif. Certaines divergences étant apparues entre les ministères cosignataires sur la question de la composition de cette instance, il n'a pas été possible d'obtenir les signatures requises pour deux projets successivement élaborés par le ministère de l'éducation nationale. Le ministre n'en attache pas moins un prix particulier à la publication urgente d'un nouveau projet de décret relatif à la composition, l'organisation et au fonctionnement de la commission spéciale de la taxe d'apprentissage, actuellement soumis à l'avis des ministères concernés. Il convient de préciser que le contentieux peut être estimé à environ 3 000 litiges et non pas à 27 000 et que les cas ayant été soumis à l'appel ayant fait l'objet, au fur et à mesure de leur réception, d'un examen approfondi par les services du ministère pourront être rapidement réglés lors des premières séances de la nouvelle commission.

Transports scolaires des internes : prise en charge par l'Etat.

2200. — 13 octobre 1981. — **M. Emile Didier** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le sort particulier réservé aux élèves internes des établissements du second degré. En application des dispositions actuellement en vigueur, ces élèves internes ne perçoivent aucune aide de l'Etat pour leur transport « domicile-établissement » et retour en fin de semaine. Or, dans un département de montagne comme les Hautes-Alpes où les distances à parcourir pour se rendre dans ces établissements sont importantes, notamment pour les communes situées en fond de vallée, et où les conditions de circulation en hiver sont difficiles, l'internat n'est plus un choix volontaire mais une obligation. Cette solution est en effet la seule possible pour que ces élèves suivent une scolarité normale et possèdent les mêmes chances que les élèves des départements de plaine. Le département des Hautes-Alpes et les communes ont décidé depuis plusieurs années d'apporter une aide financière aux familles mais cette dépense grève lourdement leurs budgets. Aussi, dans un souci de solidarité nationale et pour lutter contre la dévitalisation qui menace les régions de montagne il lui demande s'il envisage la prise en charge par l'Etat de ces frais de transports scolaires.

Réponse. — Il est de fait que les transports qu'effectuent les élèves internes en fin de semaine ou à l'occasion de vacances scolaires pour rejoindre leurs familles ne peuvent bénéficier de l'aide servie par l'Etat au titre des transports scolaires. Les textes en

vigueur limitent expressément le bénéfice de cette aide aux transports journaliers d'élèves des enseignements élémentaire et secondaire dont le domicile est situé à plus de trois kilomètres en zone rurale et de cinq kilomètres en agglomération urbaine de l'établissement fréquenté. Le ministère de l'éducation nationale n'a pas la possibilité de modifier cette réglementation dans le sens souhaité par l'honorable parlementaire. Une telle mesure, qui ne pourrait être que de portée générale, entraînerait en effet des charges extrêmement importantes et, à volume de crédits constant, un fléchissement sensible du taux de subvention pratiqué pour les élèves ouvrant droit à subvention dans les conditions actuelles. Les modifications de la réglementation en vigueur apparaissant dans l'immédiat d'autant moins possibles que la répartition actuelle des compétences entre l'Etat et les collectivités locales, y compris celles relatives aux transports scolaires, est susceptible d'évoluer rapidement, dans le cadre de la politique de décentralisation entreprise par le Gouvernement. Il est précisé, à toutes fins utiles, que dans certains départements les transports hebdomadaires d'élèves internes sont pris en charge, pour tout ou partie des frais, par les conseils généraux sur leurs budgets propres. Mais il est manifeste qu'une telle mesure ne peut résulter que de la libre décision des représentants élus de ces assemblées et qu'il n'appartient pas à l'Etat de s'immiscer dans ces décisions.

Enseignement de l'éducation physique et sportive.

2270. — 14 octobre 1981. — **M. Raymond Brun** demande à **Mme le ministre délégué auprès du ministre du temps libre, chargé de la jeunesse et des sports**, dans quelle mesure sont réellement appliqués les horaires réglementaires prévus dans l'emploi du temps des élèves des classes secondaires consacrés à l'éducation physique et sportive. Par ailleurs, il lui demande si elle entend prendre des mesures afin de renforcer cette discipline nécessaire à l'épanouissement de la santé physique et psychique des enfants. (*Question transmise à M. le ministre de l'éducation nationale.*)

Réponse. — Les résultats de l'enquête menée auprès de chaque établissement d'enseignement du second degré durant l'année scolaire 1980-1981 ont fait apparaître les éléments suivants pour les académies métropolitaines : dans les collèges 19 862 classes ou groupes d'E.P.S. recevaient moins des trois heures réglementaires inscrites à l'emploi du temps dans le 1^{er} cycle (soit 17,6 p. 100), dont 1 610 ne recevant aucun enseignement d'E.P.S., alors que 92 717 classes (82,4 p. 100) avaient trois heures hebdomadaires ou plus — dans les lycées 2 963 classes ou groupes d'E.P.S. recevaient moins des deux heures prévues à l'emploi du temps (5,5 p. 100), dont 1 176 sans aucun enseignement d'E.P.S., 53 598 classes (94,5 p. 100) ayant deux heures hebdomadaires ou plus. Compte tenu de la prise en compte des classes de C.P.P.N. et C.P.A., le déficit était, durant cette même année scolaire 1980-1981 de 27 730 heures. Les 597 postes d'enseignants d'E.P.S. ouverts dans les lycées et collèges à la rentrée 1981, et les 1 450 qu'il est prévu d'implanter à la rentrée scolaire 1982, devraient permettre d'améliorer très sensiblement la situation et d'envisager le passage à des objectifs plus ambitieux répondant mieux à la place que l'éducation physique et sportive doit occuper dans l'enseignement du second degré.

Subvention de transport scolaire : réduction de la distance.

2298. — 16 octobre 1981. — **M. Marc Bœuf** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le décret du 31 mai 1969 qui fixe à cinq kilomètres, en milieu urbain, le minimum d'écart entre le domicile familial et l'établissement scolaire fréquenté par l'élève pour obtenir une subvention de transport. En zone rurale, la distance est fixée à trois kilomètres. Ces écarts apparaissent trop importants à l'usage. En effet, pour des questions de commodité d'accès des élèves à leurs établissements scolaires et, surtout, pour des raisons de sécurité, il s'avérerait nécessaire de les réduire. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pouvant aller dans ce sens.

Réponse. — Le décret n° 69-520 du 31 mai 1969 fixant le régime de financement des transports scolaires prévoit effectivement, pour l'ouverture du droit à la subvention de l'Etat, une condition de distance plus rigoureuse en zone urbaine qu'en zone rurale, soit cinq kilomètres dans le premier cas et trois kilomètres dans le second. Cette différence se fonde sur le fait que, en milieu urbain, les problèmes d'acheminement des élèves sont généralement moins aigus et plus facilement résolus, compte tenu de la densité des établissements d'enseignement et du réseau de transport. Il n'est pas envisagé de réduire la distance minimale de cinq kilomètres requise en agglomération urbaine. Une telle mesure entraînerait en effet un supplément important de dépense qui compromettrait la réalisation de l'objectif poursuivi qui est de consolider et d'améliorer le taux de l'aide publique, de manière que s'établisse au niveau le plus bas possible la contribution demandée aux familles pour le transport des élèves remplissant les conditions actuelles d'ouver-

ture du droit à subvention. En outre, une modification de la réglementation en vigueur apparaît inopportune dans la perspective des aménagements importants qui sont susceptibles d'être prochainement apportés, par la voie législative, à la répartition des compétences entre l'Etat et les collectivités locales dans divers domaines, dont celui des transports scolaires.

Remplacement des enseignants absents.

2474. — 27 octobre 1981. — **M. Georges Berchet** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'intérêt qui s'attache au remplacement dans le meilleur délai, des enseignants, tant du premier que du second degré, absents pour maladie ou pour toute autre cause. Cette carence dans la suppléance, encore constatée aujourd'hui, nuit non seulement aux élèves mais aussi à la réputation de l'école publique. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour régler définitivement cet irritant problème.

Réponse. — Les problèmes posés par le remplacement des personnels enseignants en congé, constituent l'une des préoccupations majeures du ministre de l'éducation nationale, soucieux d'assurer, en toutes circonstances, la continuité des enseignements délivrés aux élèves des premier et second degrés, qui répond à un besoin des élèves et à l'attente des familles. S'agissant des dispositions adoptées pour pallier les absences des maîtres exerçant leur activité dans l'enseignement primaire, l'attention de l'honorable parlementaire doit être appelée sur le fait que l'existence d'un corps de titulaires remplaçants permet, d'ores et déjà, de subvenir à la majorité des besoins. C'est ainsi que le remplacement des maîtres, lorsqu'il s'agit de congés dont la durée est aisément déterminable (congés de maladie, de longue durée, congés de maternité), s'effectue, en règle générale, de façon satisfaisante. Il convient d'ajouter que les moyens supplémentaires, accordés au ministère de l'éducation nationale par la loi de finances rectificative pour 1981, contribueront à permettre dans les départements où les besoins prévisibles l'exigent, le renforcement, de façon substantielle, du potentiel de personnels de remplacement mis à la disposition des recteurs et des inspecteurs d'académie, directeurs des services départementaux de l'éducation nationale, pour faire notamment face aux périodes les plus défavorables sur le plan des congés de maladie. En ce qui concerne les établissements du second degré, les dispositions de la circulaire n° 81-309 du 25 août 1981 relative au remplacement des personnels exerçant leur activité dans les lycées et les collèges déterminent de façon précise, les conditions dans lesquelles les maîtres auxiliaires, les personnels titulaires sortant des centres de formation et les adjoints d'enseignement effectueront, durant l'année scolaire, le remplacement des professeurs absents. Ainsi, les maîtres auxiliaires et les personnels enseignants titulaires sortant des centres de formation seront-ils appelés à couvrir principalement les besoins de remplacement de longue durée. Les adjoints d'enseignement, pour leur part, seront également amenés à effectuer des remplacements. A cet égard, lorsque les besoins permanents d'enseignement auront été satisfaits, les recteurs pourront envisager la mise en place d'équipes de remplacement composées exclusivement — sauf volontariat de la part des adjoints d'enseignement anciens — d'adjoints d'enseignement nouvellement recrutés. Enfin, les chefs d'établissement conservent la possibilité traditionnelle de recourir aux heures de suppléance éventuelle pour assurer les remplacements de courte durée de professeurs absents.

Formation des instituteurs.

2536. — 29 octobre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** de lui faire connaître les nouvelles dispositions qu'il envisage concernant la formation des instituteurs.

Réponse. — En raison de la politique nouvelle de création d'emplois et compte tenu de la volonté de ne pas accroître dans des proportions importantes les effectifs des instituteurs suppléants et de ne pas compromettre la poursuite des actions de formation continue, il est apparu nécessaire, après consultation des organisations concernées, d'aménager la scolarité des élèves-instituteurs de manière qu'ils puissent concilier leur formation professionnelle et une activité pédagogique dans une classe vacante. Cet aménagement, ainsi que les inconvénients révélés par l'expérience des deux premières années de la nouvelle formation ont conduit à apporter à la conception et à l'organisation de la première année de formation, dès la présente rentrée, un certain nombre de modifications. Ces modifications ne remettent pas en cause les principes directeurs du plan mis en place à la rentrée de 1979. Elles ont un caractère conjoncturel et donneront lieu à des observations concertées dès le deuxième trimestre de l'année scolaire 1981-1982 pour préparer tant la rentrée de 1982 que des aménagements éventuels de l'ensemble de la formation initiale des instituteurs.

ENERGIE

Pierrelatte : état du projet de création d'une unité de fabrication de combustible nucléaire.

645. — 8 juillet 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'industrie** s'il est exact que le projet de création à Pierrelatte d'une unité de fabrication de combustible nucléaire complémentaire de celle de la F. B. F. C. serait actuellement abandonné. (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie.*)

Réponse. — Contrairement à certaines informations, le projet de création sur le site de Pierrelatte d'une unité de fabrication de combustible nucléaire complémentaire de celle de la société franco-belge de fabrication de combustibles (F. B. F. C.) ne fait l'objet d'aucun abandon. Une filiale commune de la Compagnie générale des matières nucléaires (C. O. G. E. M. A.) et de Framatome a été précisément créée en vue de prendre en charge l'exploitation de l'installation. La procédure se poursuit actuellement pour obtenir les autorisations administratives nécessaires à la création de cette usine ; la mise en service des installations devrait intervenir au début de l'année 1983.

Mise en œuvre du programme « Hydrocarbures français ».

1629. — 3 septembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'industrie** si le programme « Hydrocarbures français », adopté le 10 janvier 1980, sera appliqué par le nouveau Gouvernement. Dans le domaine de la production, ce programme prévoyait quatre milliards de francs de dépense jusqu'en 1984, portant essentiellement sur le développement des technologies de production en mer profonde, et de la robotique sous-marine et sur la récupération des gisements en général et, plus particulièrement, à permettre l'exploitation des huiles lourdes et des schistes bitumineux. (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'industrie, chargé de l'énergie.*)

Réponse. — Les actions prévues au programme « Hydrocarbures français » étaient orientées selon trois axes : 1° l'exploration du sous-sol national. — Le volume des travaux d'exploration des prospects classiques menés par les sociétés sur leurs fonds propres, qui atteindra 1 050 millions de francs en 1981 (contre 500 millions de francs en 1979), doit être maintenu à un niveau équivalent pour les années suivantes. Parallèlement, un programme d'inventaire des ressources nationales à long terme en hydrocarbures (prospects terrestres à haut risque et bassins sédimentaires marins profonds, dont l'exploitation ne peut techniquement être envisagée qu'à long terme) a été lancé, les investissements correspondant à ce programme devant atteindre 1,5 million de francs (F 1979) sur la période 1980-1984 ; 2° les techniques pétrolières marines. — Le fonds de soutien aux hydrocarbures devait financer partiellement ces investissements, tout en permettant, par le caractère particulier des procédures d'attribution des fonds (qui comportent notamment une concertation inter-entreprises au sein de comités techniques) une coordination des actions menées par les différentes sociétés des secteurs pétrolier et parapétrolier. Les orientations de la politique de développement des hydrocarbures nationaux ont été précisées lors du débat à l'Assemblée nationale sur la politique énergétique. On peut néanmoins d'ores et déjà indiquer que le budget proposé par le Gouvernement pour 1982 prévoit, pour le fonds de soutien aux hydrocarbures, les moyens financiers nécessaires pour assurer le bon déroulement des programmes de développement technique et d'inventaire.

INDUSTRIE

Situation de l'entreprise de la Paumellerie électrique de Mansac.

1726. — 10 septembre 1981. — **M. Henri Belcour** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur les difficultés rencontrées par l'entreprise de la Paumellerie électrique de Mansac (Corrèze). La réduction du marché automobile, l'évolution technologique des produits ont conduit à envisager 120 licenciements parmi le personnel actuellement employé. Un plan de redressement est établi par le développement interne et externe de cette société nécessitant d'importants investissements mais permettant à la Paumellerie électrique de maintenir à la Rivière de Mansac un effectif de 650 salariés. Il sollicite de sa part un examen approfondi de la situation de cette entreprise qui est l'une des plus importantes du département afin d'envisager les possibilités de maintien de l'effectif actuel — il s'agit d'une entreprise dont l'activité se situe en milieu rural dans une région où les problèmes agricoles sont importants sans autre activité industrielle et qui permet, dans plusieurs cantons

de la Corrèze et aussi de la Dordogne, de conserver une population active. Il lui demande de bien vouloir examiner favorablement les dossiers d'aide et de concours sollicités par le plan de redressement, en particulier les demandes de prêts à taux bonifiés permettant les diversifications envisagées pour la production de cette entreprise.

Réponse. — L'entreprise, la Paumellerie électrique, située à la Rivière-de-Mansac en Corrèze, est le premier fabricant français de charnières pour automobiles. Elle emploie actuellement 760 personnes. Cette société subit depuis 1976 une baisse régulière de son plan de charge liée à la décision prise par les constructeurs automobiles qui visait à ne plus dépendre exclusivement d'un seul fournisseur, ce qui avait été le cas jusqu'à cette époque, et plus généralement à la dégradation du marché de l'automobile. Dans ce contexte, les dirigeants de la société ont estimé que l'effectif en surnombre s'élevait à 240 personnes. Toutefois, la Compagnie générale d'industrie et participation (C.G.I.P.), actuellement majoritaire de la Paumellerie électrique, a élaboré un plan de redressement pour cette affaire, impliquant des moyens financiers importants, et qui, grâce à une diversification tant interne qu'externe des activités de l'entreprise, devrait permettre de réduire à 120 personnes l'effectif considéré comme excédentaire. Sur ce nombre, il convient de souligner que quarante-trois personnes pourraient bénéficier d'une pré-retraite, et quarante autres personnes âgées de plus de cinquante-trois ans d'un départ anticipé. De ce fait, les licenciements envisagés par la société devraient s'établir entre vingt et trente personnes. Actuellement, les pouvoirs publics examinent le plan présenté par la C.G.I.P. en vue du redressement de cette affaire et une décision portant sur les concours publics sollicités devrait rapidement intervenir.

Usine Irrifrance (Paulhan, Hérault) : sauvegarde.

1843. — 22 septembre 1981. — **M. Marcel Vidal** demande à **M. le ministre de l'industrie** que lui soient précisées les mesures destinées à sauvegarder l'usine Irrifrance, à Paulhan (Hérault), dont la situation économique et sociale préoccupe toute la population de la moyenne vallée de l'Hérault.

Réponse. — La société Irrifrance, dont le capital est détenu à hauteur de 50 p. 100 par Vallourec, est le premier producteur français de matériel d'irrigation et fournit 40 p. 100 du marché intérieur. Cette entreprise dispose de plusieurs implantations mais son effectif de 370 personnes est à près de 80 p. 100, soit 290 personnes, employé dans son unique usine située à Paulhan dans l'Hérault. L'activité de cette société, après avoir atteint un niveau maximum pendant la sécheresse de l'été 1976 qui avait entraîné des achats massifs de matériels d'irrigation, s'est depuis lors contractée, comme celle des autres entreprises du secteur, en raison d'une pluviosité supérieure à la normale. Malgré les mesures de réduction d'effectif prises depuis 1978, l'exploitation est restée très déficitaire et l'entreprise a dû déposer son bilan le 2 juin 1981. Sous l'égide du C.I.A.S.I. (Comité interministériel pour l'aménagement des structures industrielles) ont été engagés des pourparlers sur cette affaire qui ont abouti à un montage financier comportant d'une part, la reprise en location-gérance d'Irrifrance par une société du secteur, Blancilhon, qui est une filiale de la Compagnie d'aménagement du Bas-Rhône et, d'autre part, un nouvel apport des actionnaires. Cette solution, dont toutes les modalités d'application ne sont pas encore définitivement acquises, présente un intérêt industriel certain et permet, au plan social, de ramener de 160 à 114 le nombre des licenciements initialement prévus à Paulhan, y compris quarante départs en pré-retraite.

INTERIEUR ET DECENTRALISATION

Canon anti-avalanches : date de mise en service.

1943. — 28 septembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taftinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, quand sera mis en service le canon anti-avalanches, dénommé avalancheur. Est-il prévu d'en équiper rapidement toutes les stations de sports d'hiver.

Réponse. — Les canons anti-avalanches auxquels fait allusion l'auteur de la question, et qui ont été mis au point à l'initiative du ministère de l'intérieur après de longues études techniques, ainsi que les projectiles spéciaux qui les accompagnent, sont commercialisés depuis cette année. Le problème de l'équipement des stations en matériel de ce type n'est pas du ressort de l'administration mais de celui des collectivités locales concernées. Il dépend également de la capacité de production et de distribution de la société privée qui assure leur fabrication et qui vient de livrer les premiers engins de ce type à certaines stations de montagne.

Subventions exceptionnelles accordées aux communes.

2221. — 13 octobre 1981. — **M. Adrien Gouteyron** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur le chapitre 67-50 du budget du ministère de l'intérieur relatif aux subventions exceptionnelles accordées aux communes pour la réalisation des constructions publiques. Le montant des demandes présentées par le département de la Haute-Loire s'élève à environ 200 000 F, qui jusqu'à ce jour n'ont fait l'objet d'aucune délégation de crédits. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositions qu'il compte prendre pour que les crédits de paiement attendus par les élus locaux départementaux soient délégués le plus rapidement possible.

Réponse. — Les dotations en crédits de paiement inscrites au budget du ministère de l'intérieur et de la décentralisation par la loi de finances pour 1981, et notamment sur le chapitre des constructions publiques, n'ont pas permis de répondre à l'ensemble des besoins exprimés au niveau local. Le projet de loi de finances pour 1982 prévoit une augmentation du chapitre en cause, ce qui devrait permettre de faciliter le paiement des constructions publiques l'an prochain.

Saint-Michel-sur-Orge : insécurité des habitants.

2224. — 13 octobre 1981. — **M. Jean Colin** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, les risques encourus pour la sécurité des habitants de Saint-Michel-sur-Orge à la suite de la fermeture du commissariat spécial de Saint-Michel-sur-Orge. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les raisons d'une telle fermeture et lui indiquer les mesures qu'il prendra pour faire face aux insuffisances découlant de cette décision.

Réponse. — Saint-Michel-sur-Orge, commune incluse dans la circonscription de police de Sainte-Geneviève-des-Bois, possédait un petit poste de police à vocation administrative assurant essentiellement la délivrance de cartes nationales d'identité, de passeports et d'autorisations de sortie du territoire pour mineurs. Les deux gardiens de la paix qui le composaient assuraient quelques brèves missions de voie publique. Du fait de la construction du nouvel hôtel de police à Sainte-Geneviève-des-Bois, situé à l'extrémité sud de la circonscription et donc proche de Saint-Michel-sur-Orge, il a été jugé plus utile de transformer cette antenne de police administrative en poste de police pour les deux gardiens de la paix chargés de missions d'flotages et de surveillance des sorties d'école dans la commune. Il faut d'ailleurs noter que pendant le tiers de leur durée du service journalier, et à tour de rôle, ces fonctionnaires gardent le poste ouvert afin de recevoir les personnes qui souhaiteraient toujours accomplir leurs formalités administratives à Saint-Michel-sur-Orge ou qui ne peuvent se rendre au commissariat de Sainte-Geneviève-des-Bois. A l'occasion de la mise en place des renforts d'effectifs réalisés grâce à la création de 6 000 emplois supplémentaires dans la police, l'augmentation du nombre des flotiers actuellement affectés à Saint-Michel-sur-Orge sera étudiée.

Photocopies des listes électorales : conséquences sur la vie privée.

2825. — 12 novembre 1981. — **M. Charles Pasqua** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public. Il constate malheureusement qu'une des dispositions de ce texte porte atteinte à la vie privée des citoyens. En effet, avant la loi du 17 juillet 1978, on pouvait « consulter » la liste électorale à la mairie. Aujourd'hui, on peut en avoir une photocopie ou une reproduction. Or il lui paraît que le droit reconnu au citoyen de ne pas indiquer son adresse fait indiscutablement partie de la vie privée, dont le respect est assuré par l'article 9 du code civil. Depuis l'adoption de cette loi, les personnes figurant sur une liste électorale sont littéralement inondées de publications n'ayant rien à voir avec la démocratie. Il lui demande donc s'il n'envisage pas sur ce point de déposer un texte qui permette de revenir sur une disposition qui lui semble aller à l'encontre des buts poursuivis.

Réponse. — La faculté reconnue à tout électeur de prendre communication et copie de la liste électorale ne résulte pas de la loi du 17 juillet 1978 ; elle figurait déjà au dernier alinéa de l'article 5 de la loi du 7 juillet 1874 et l'article L. 28 du code électoral n'a donc fait que codifier une disposition plus que centenaire. Le législateur a estimé en effet que la publicité de la liste électorale était essentielle pour lutter contre la fraude. Au demeurant, l'article R. 16 du code électoral précise que l'électeur qui désire avoir

communication et prendre copie de la liste électorale doit s'engager « à ne pas en faire un usage purement commercial ». Certes, beaucoup de nos concitoyens reçoivent quotidiennement un courrier qu'ils peuvent trouver abusivement gonflé de publications dénuées d'intérêt, mais rien ne prouve que ce mal ait pour origine la publicité des listes électorales.

JEUNESSE ET SPORTS

Construction d'un centre sportif et socio-éducatif à Ussel.

1446. — 20 août 1981. — **M. Henri Belcour** attire l'attention de **Mme le ministre délégué auprès du ministre du temps libre, chargé de la jeunesse et des sports**, sur le dossier de la construction d'un centre sportif et socio-éducatif polyvalent à Ussel. Cette construction, très attendue et rendue nécessaire par les nombreux besoins dans ce domaine à Ussel, a été approuvée par le conseil municipal en juin 1980 et a fait l'objet d'un avis favorable de la commission départementale en date du 12 septembre 1980 et d'un arrêté d'approbation technique en date du 6 novembre 1980. Il lui demande de bien vouloir se pencher sur ce dossier et si elle envisage un financement de l'Etat.

Réponse. — La construction d'un centre sportif et socio-éducatif polyvalent à Ussel ne peut résulter de mesures prises à l'échelon national. En effet, en application des dispositions du décret n° 70-1047 du 13 novembre 1970 portant déconcentration des décisions de l'Etat en matière d'investissements publics, c'est au préfet de la Corrèze qu'il appartient de programmer et de financer, dans le cadre de l'enveloppe budgétaire mise à sa disposition, ledit équipement. M. le préfet de la Corrèze, qui a une parfaite connaissance de cette opération, n'a pu, jusqu'à maintenant, dégager une aide financière de l'Etat pour la construction de ce centre sportif et socio-éducatif dont le coût est élevé. M. Belcour devra prendre l'attaché du préfet de la Corrèze qui lui donnera toutes les informations relatives aux possibilités de financement de ce centre.

PLAN ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Voies navigables : schéma.

2586. — 3 novembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire**, si un schéma directeur des voies navigables a été retenu dans les perspectives du plan intérimaire de deux ans.

Réponse. — Sous le titre « Développer les infrastructures de transport nécessaires à l'activité générale », le projet de plan intérimaire adopté par le Gouvernement et transmis au Conseil économique et social indique : « La politique d'infrastructures de transport sera orientée pour tenir compte de conditions nouvelles (moindre croissance du trafic, importance accordée aux économies d'énergie, à l'environnement) et pour mieux assurer les missions de service public des transports. Des schémas directeurs nationaux viendront, dans le domaine interurbain et pour chaque mode, fixer le cadre de cette politique ». Pour ce qui concerne le transport fluvial, il ajoute en outre, comme perspective à l'horizon 1983 : « Pour les voies navigables, l'objectif sera d'accélérer la remise en état du réseau actuel et de poursuivre la mise au gabarit (1 350 tonnes) des liaisons avec la Belgique et la modernisation de Rhône-Sète ». Il précise enfin qu'« une plus grande souplesse sera recherchée dans l'organisation de la batellerie, en concertation étroite avec la profession ». Ces options sont celles qui avaient été présentées par le ministre d'Etat, ministre des transports, le 16 septembre 1981, lorsqu'il avait présenté au conseil des ministres les grandes lignes d'action de son département ministériel et précisé, pour le secteur auquel s'intéresse l'honorable parlementaire : « la remise en état du réseau et la modernisation du parc ; la mise à l'étude d'un schéma directeur ; la réorganisation concertée de la profession ».

P. T. T.

Horaire d'ouverture du bureau de poste de Persan.

2357. — 22 octobre 1981. — **M. Pierre Salvi** appelle l'attention de **M. le ministre des P. T. T.** sur les difficultés que rencontrent beaucoup d'industriels et commerçants installés à Persan, difficultés liées aux horaires d'ouverture du bureau de poste. En effet, les correspondances destinées aux abonnés des boîtes postales ne peuvent être remises qu'à partir de 9 heures, ce qui est source de retard et de gêne pour les intéressés. Il demande l'extension à ce bureau de poste de l'horaire pratiqué dans plusieurs autres établissements postaux de la région parisienne, à savoir une ouverture à partir de 8 heures.

Réponse. — Le bureau de Persan est actuellement ouvert sept heures par jour, soit de 9 à 12 heures et de 14 heures à 18 heures. La remise du courrier destiné aux abonnés des boîtes de commerce se fait dans un local spécial, indépendant de la salle des guichets. Cette remise se déroule normalement à partir de 8 h 30, mais elle a dû être retardée pendant quelques mois en raison d'une arrivée plus tardive au bureau de Persan de la voiture transportant le courrier. Depuis plusieurs semaines, la mise à disposition des objets de correspondance a lieu de nouveau à 8 h 30. Elle pourra être avancée prochainement, grâce à une réorganisation des circuits d'acheminement qui se traduira par une arrivée plus matinale du courrier. Il est à noter que les heures d'ouverture du bureau n'ont aucune influence sur la qualité du service offert aux titulaires des boîtes de commerce. Elles pourraient toutefois faire l'objet de modifications s'il s'avérait qu'elles ne répondent plus aux besoins de la population desservie.

Opportunité de l'émission d'un timbre-poste contre l'alcoolisme.

2399. — 22 octobre 1981. — **M. Francis Palmero** s'étonne auprès de **M. le ministre des P. T. T.** de l'émission récente d'un timbre-poste contre les excès de l'alcoolisme au risque de faire apparaître la France à l'étranger comme un pays d'ivrognes alors que chaque Etat s'ingénie à mettre en valeur ses sites, ses grands hommes, sa faune ou sa flore.

Réponse. — Les campagnes en faveur de grandes causes, la lutte contre certains fléaux affligeant notre société et en particulier les recommandations de l'organisation mondiale de la santé font généralement l'objet d'émissions de timbres-poste par de nombreuses administrations postales sans pour autant que les destinataires de correspondances affranchies avec de telles figurines pensent que les ressortissants du pays d'origine soient plus que d'autres concernés par le problème évoqué. Des figurines en faveur de la lutte contre le paludisme, le cancer, la tuberculose, ou pour appeler l'attention sur les réfugiés, les handicapés, n'ont jamais soulevé de protestations et le timbre-poste constitue un support privilégié pour la vulgarisation des idées humanitaires ou de sauvegarde de notre société. L'éloquence des statistiques dans le domaine des accidents de la route dus à la conduite en état d'ébriété justifie pleinement l'émission du timbre en question qui s'inscrit dans un programme comportant quarante-sept autres timbres-poste portant témoignage de l'art, des sites, du patrimoine et des grands hommes de notre pays.

RELATIONS EXTERIEURES

Enseignants français au Maroc : fiscalité.

2047. — 2 octobre 1981. — **M. Charles de Cuttoli** attire l'attention de **M. le ministre des relations extérieures** sur les difficultés rencontrées par les enseignants des lycées français exerçant au Maroc en matière fiscale. Il lui expose que les intéressés sont imposés au Maroc, les tranches d'imposition fixées par la loi marocaine étant fixes, de sorte que les augmentations de traitement dont ils bénéficient sont considérablement amputées. Il en résulte une baisse sensible du pouvoir d'achat de certains agents. Il lui demande en conséquence s'il n'entend pas augmenter à due concurrence le montant de l'indemnité de résidence perçue par ces agents, laquelle n'est pas imposable.

Réponse. — La proposition faite par l'honorable parlementaire de compenser par une augmentation du montant de l'indemnité de résidence la charge fiscale supportée au Maroc par les enseignants français exerçant dans les établissements de notre mission culturelle dans ce pays, rencontrerait, pour être mise en œuvre, des difficultés réelles. En effet, l'élément de rémunération que constitue l'indemnité de résidence est calculé selon des principes fixés par décrets, et communs aux différents corps de fonctionnaires en mission à l'étranger. Les augmentations décidées par le Gouvernement pour tel ou tel pays s'appliquent à tous les agents qui relèvent de ce même statut. On ne peut, sans base légale ou réglementaire, dissocier une catégorie de fonctionnaires pour la faire bénéficier d'un avantage de rémunération échappant au droit commun. Outre cette réserve d'ordre juridique, on peut s'interroger sur l'accueil qui serait réservé à une telle mesure de nature à accroître l'inégalité de traitement qui existe déjà entre les enseignants exerçant dans les établissements marocains et ceux exerçant dans les établissements français. Ces derniers, en faveur desquels l'honorable parlementaire intervient, sont en effet imposés sur leur salaire de base *stricto sensu*, tandis que leurs collègues en coopération sont en pratique soumis à un calcul de leurs impôts qui aboutit à les taxer sur leur salaire de base affecté d'un coefficient multiplicateur de 1,3.

SANTÉ

Devoirs, droits et compétences des prothésistes.

28. — 12 juin 1981. — **M. Philippe Machefer** attire l'attention de **M. le ministre de la santé** sur les problèmes que rencontre la profession de prothésiste dentaire. L'exercice de cette profession, qui a réalisé des progrès considérables au niveau des matériaux, des techniques et des équipements de laboratoires, demande une qualification et une formation de plus en plus spécifique. Il devient donc urgent que soient prises des dispositions légales définissant les devoirs, droits et compétences des prothésistes. Il lui demande si ces dispositions sont envisagées par le nouveau Gouvernement.

Réponse. — Le ministre de la santé confirme à l'honorable parlementaire l'intérêt qui s'attache à ce que la profession de prothésiste dentaire et la qualification nécessaire à son exercice soient reconnues au véritable niveau qu'elles ont atteint aujourd'hui. Il n'apparaît cependant ni utile ni opportun pour cela de créer par voie législative une nouvelle profession réglementée. La réalité professionnelle des prothésistes dentaires, fabricants et fournisseurs d'appareillages conçus et adaptés par les chirurgiens dentistes et les stomatologistes, ne nécessite pas en effet leur introduction au livre IV du code de la santé publique, et un groupe de travail va prochainement, sous la présidence du ministre du commerce et de l'artisanat, approfondir ces questions afin de proposer des mesures adaptées à cette réalité.

SOLIDARITE NATIONALE

Aide à l'enfance malheureuse.

829. — 15 juillet 1981. — Ayant déposé, le 30 avril 1981, une question n° 2943, devenue aujourd'hui caduque, **M. Henri Caillaud** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur une situation particulièrement douloureuse : les enfants maltraités. Lors d'une récente conférence, il a été rappelé que des centaines d'enfants sont martyrisés chaque année et que, parfois, ceux-ci meurent indirectement des suites des sévices subis (coups, malnutrition, absence de soins, etc.). Bien souvent des mois s'écoulent entre le moment des mauvais traitements et la découverte, notamment, par l'assistante sociale, de cette épouvantable réalité. Au demeurant, certes, il est difficile d'appréhender efficacement les événements parce que le voisinage ne souhaite pas toujours s'exprimer, craignant les réactions violentes des parents maltraitants. Il semble qu'une réflexion s'impose au plus haut niveau pour tenter de mieux porter secours à une enfance affreusement malheureuse qui découvre la société des hommes à travers ces bourreaux. Il lui demande de lui indiquer les procédures complémentaires qui pourraient être mises en œuvre, notamment afin d'accélérer le dépistage de ces enfants martyrs pour les mettre le plus vite possible à l'abri des actes de leurs tortionnaires. (*Question transmise à Mme le ministre de la solidarité nationale.*)

Réponse. — Le nombre des cas de sévices graves exercés sur des enfants peut être évalué à plusieurs milliers par an, dont plusieurs entraînent la mort ; le nombre des cas moins graves, mais justifiant néanmoins une intervention, s'élevant sans doute à plusieurs dizaines de milliers. Le ministère de la santé et de la sécurité sociale a, dans la circulaire n° 81-5 du 23 janvier 1981 sur la politique d'aide sociale à l'enfance, énoncé des recommandations spécifiques visant à développer la prévention des mauvais traitements, à améliorer leur dépistage et leur signalement, et à mettre en œuvre les mesures tendant à y remédier. En ce qui concerne les mesures préventives, il convient de noter qu'elles se réfèrent à un certain nombre de facteurs qui, conjugués, augmentent la possibilité des risques de mauvais traitements : handicaps sociaux, culturels et économiques, l'histoire de l'enfant dans sa famille (circonstances de la naissance, placements, l'évolution du couple parental), éléments psychologiques, en particulier une certaine fragilité des parents et leur isolement. A partir de ces critères, les services médico-sociaux doivent mettre en œuvre un ensemble d'aides préventives à trois moments principaux : avant la naissance de l'enfant, pendant le séjour en maternité, et, après la naissance, pendant les premières années de la vie. Ces actions nécessitent une bonne coordination des services médicaux et hospitaliers publics et privés avec les services sociaux, les modes de garde de la petite enfance et l'école maternelle. Le dépistage et le signalement des mauvais traitements se heurtent à des difficultés dues à la complexité de leur identification, et aux problèmes de transmission de l'information. La circulaire du 23 janvier 1981 a recommandé aux préfets de développer les actions d'information auprès des différents professionnels concernés (médecins, travailleurs sociaux, enseignants), de mettre sur pied des circuits de signalisation souples et suffisamment clairs, d'instaurer ou d'améliorer les liaisons entre les hôpitaux, les médecins, l'école et les travailleurs sociaux. Il est important de rappeler, en outre, que les mesures d'aide et de protection

concernent à la fois les instances judiciaires et les services médico-sociaux. Il importe qu'une évaluation soit réalisée en étroite collaboration, et de la manière la plus complète possible, afin que les mesures appropriées soient prises, à savoir le placement de l'enfant, le maintien dans sa famille accompagné d'une aide apportée aux parents, ou une mesure intermédiaire (traitement en externat, placements alternatifs avec retours réguliers dans la famille). D'autres méthodes, telles que le regroupement des parents maltraitants, pratiqué avec succès, semble-t-il, aux U. S. A., aux Pays-Bas et en Grande-Bretagne, font actuellement en France l'objet de recherches. S'agissant du problème, qui demeure important, des réactions du voisinage, une action d'information doit être menée afin que l'ensemble de la population sache que de telles situations ne sont pas traitées exclusivement selon les procédures pénales ou de police, mais qu'il peut être apporté aux enfants et aux parents une aide médico-sociale.

URBANISME ET LOGEMENT

Accession à la propriété : bénéfice des prêts aidés.

2703. — 5 novembre 1981. — **M. Jean Cauchon** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de bien vouloir lui préciser s'il envisage une modification de la réglementation actuellement en vigueur relative à l'accession à la propriété. En effet, celle-ci prive du bénéfice des prêts aidés toutes les personnes bénéficiant d'un logement de fonction, fonctionnaire, militaire, etc., et ne pouvant effectivement occuper le logement qu'ils veulent réaliser. Il lui demande de préciser s'il ne lui semble pas opportun de définir la notion de première propriété pour tous les Français, première propriété permettant de bénéficier du concours de prêts aidés.

Réponse. — Il convient tout d'abord de signaler qu'en matière d'accession à la propriété, l'aide de l'Etat doit être réservée, autant que possible, à ceux qui en ont un besoin immédiat. Aussi la réglementation actuellement en vigueur prévoit-elle notamment que les logements financés au moyen des prêts aidés par l'Etat doivent être occupés à titre de résidence principale au moins huit mois par an et que cette occupation doit être effective dans le délai minimum d'un an suivant soit la déclaration d'achèvement des travaux, soit l'acquisition des logements, si celle-ci est postérieure à ladite déclaration. Cependant, des exceptions à cette réglementation sont prévues qui allongent, pour une durée limitée, le délai d'occupation ci-dessus, soit pour des raisons professionnelles ou familiales, soit en faveur du bénéficiaire d'un logement de fonction qui, pratiquement, peut mettre en chantier sa maison neuf ans avant la retraite. Compte tenu de l'importance des demandes de prêts aidés à l'accession à la propriété (P.A.P.), il ne paraît ni possible ni souhaitable d'envisager actuellement une modification de cette réglementation en faveur des bénéficiaires de logement de fonction.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 1^{er} décembre 1981.

SCRUTIN (N° 30)

Sur l'amendement n° 502 de la commission des finances sur les crédits du titre III de l'état B du ministère des transports, inscrits dans le projet de loi de finances pour 1982, adopté par l'Assemblée nationale.

Nombre des votants.....	298
Nombre des suffrages exprimés.....	288
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	145
Pour l'adoption	183
Contre	105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.		
Michel d'Allières.	Marc Bécam.	Edouard Bonnefous.
Michel Alloncle.	Henri Belcour.	Charles Bosson.
Jean Amelin.	Jean Bénard.	Jean-Marie Bouloux.
Hubert d'Andigné.	Mousseaux.	Amédée Bouquerel.
Alphonse Arzel.	Georges Berchet.	Yvon Bourges.
Octave Bajeux.	André Bettencourt.	Raymond Bourguine.
René Ballayer.	Jean-Pierre Blanc.	Philippe de
Bernard Barbier.	Maurice Blin.	Bourgoing.
Charles Beaupeitit.	Roger Boileau.	Raymond Bouvier.

Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Henri Caillavet.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegril.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Georges Constant.
Auguste Cousin.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand (Cher).
Yves Durand (Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud (Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault (Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.

Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Bernard-Charles Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Pierre Lacour.
Christian de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand.
Edouard Le Jeune (Finistère).
Max Lejeune (Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard (Finistère).
Maurice Lombard (Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Paul Malassagne.
Kléber Mercot.
Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-Bokanowski.
Jacques Ménard.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Montalbert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.

Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano (Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romanl.
Jules Roujon.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Touzet.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepled.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.

MM.
André Bohl.
Henri Goetschy.
Daniel Hoeffel.

Se sont abstenus :

René Jager.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Jean-Marie Rausch.

Marcel Rudloff.
Pierre Schiélé.
Charles Zwickert.

Absents par congé :

MM. Pierre Bouneau, François Giacobbi, Léon-Jean Grégory et Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Maurice Schumann, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :
(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Jean-Pierre Fourcade à M. Jacques Descours Desacres.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 31)

Sur les crédits du ministère des transports inscrits au titre IV de l'état B du projet de loi de finances pour 1982, adopté par l'Assemblée nationale.

Nombre des votants.....	296
Nombre des suffrages exprimés.....	289
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	145
Pour l'adoption	117
Contre	172

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude Beaudeau.
Gilbert Bélin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chervy.
Félix Ciccolini.
Georges Constant.
Roland Courteau.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.

Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard-Michel Hugo (Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Bernard Legrand.
Max Lejeune (Somme).
Charles-Edmond Lenglet.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Philippe Madrelle.
Sylvain Maillols.
Michel Manet.
James Marson.
Marcel Mathy.
Pierre Matrja.
Jean Mercier.
André Méric.
Pierre Merli.
Mme Monique Midy.

Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Francis Palmero.
Bernard Parmantier.
Mme Rolande Perlican.
Louis Perrein (Val-d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Mlle Irma Rapuzzi.
Joseph Raybaud.
René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Victor Robini.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Abel Sempé.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénale.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
René Touzet.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

Ont voté contre :

MM.
Michel d'Aillières.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Octave Bajoux.
René Ballayer.

Bernard Barbier.
Marc Bécam.
Henri Belcour.
Jean Bénard Mousseaux.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.

Maurice Blin.
André Bohl.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.

Ont voté contre :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude Beaudeau.
Gilbert Bélin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chervy.
Félix Ciccolini.
Roland Courteau.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.

Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard-Michel Hugo (Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Machefer.
Philippe Madrelle.
Sylvain Maillols.
Michel Manet.
James Marson.
Marcel Mathy.
Pierre Matrja.
Jean Mercier.
André Méric.
Pierre Merli.
Mme Monique Midy.

Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Mme Rolande Perlican.
Louis Perrein (Val-d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Mlle Irma Rapuzzi.
René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénale.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

Philippe de Bourgoing.
 Raymond Bouvier.
 Louis Boyer.
 Jacques Braconnier.
 Raymond Brun.
 Louis Caiveau.
 Michel Caldaguès.
 Jean-Pierre Cantegrit.
 Pierre Carous.
 Marc Castex.
 Jean Cauchon.
 Pierre Ceccaldi-Pavard.
 Jean Chamant.
 Jacques Chaumont.
 Michel Chauty.
 Adolphe Chauvin.
 Jean Chérioux.
 Lionel Cherrier.
 Auguste Chupin.
 Jean Cluzel.
 Jean Colin.
 François Collet.
 Henri Collette.
 Francisque Collomb.
 Auguste Cousin.
 Pierre Croze.
 Michel Crucis.
 Etienne Dailly.
 Marcel Daunay.
 Jacques Delong.
 Jacques Descours Desacres.
 Jean Desmarests.
 François Dubanchet.
 Hector Dubois.
 Charles Durand (Cher).
 Yves Durand (Vendée).
 Edgar Faure.
 Charles Ferrant.
 Louis de la Forest.
 Marcel Fortier.
 André Fosset.
 Jean-Pierre Fourcade.
 Jean Francou.
 Lucien Gautier.
 Jacques Genton.

Alfred Gérin.
 Michel Giraud (Val-de-Marne).
 Jean-Marie Girault (Calvados).
 Paul Girod (Aisne).
 Henri Gœtschy.
 Adrien Gouteyron.
 Jean Gravier.
 Paul Guillard.
 Paul Guillaumot.
 Jacques Habert.
 Marcel Henry.
 Rémi Herment.
 Daniel Hoeffel.
 Bernard-Charles Hugo (Ardèche).
 Marc Jacquet.
 René Jager.
 Pierre Jeambrun.
 Léon Jozeau-Marigné.
 Louis Jung.
 Paul Kauss.
 Pierre Lacour.
 Christian de La Malène.
 Jacques Larché.
 Bernard Laurent.
 Guy de La Verpillière.
 Louis Lazuech.
 Henri Le Breton.
 Jean Lecanuet.
 Yves Le Cozannet.
 Modeste Legouez.
 Edouard Le Jeune (Finistère).
 Marcel Lemaire.
 Bernard Lemarié.
 Louis Le Montagner.
 Roger Lise.
 Georges Lombard (Finistère).
 Maurice Lombard (Côte-d'Or).
 Pierre Louvot.
 Roland du Luart.
 Marcel Lucotte.

Jean Madelain.
 Paul Malassagne.
 Kléber Malécot.
 Hubert Martin (Meurthe-et-Moselle).
 Louis Martin (Loire).
 Serge Mathieu.
 Michel Maurice-Bokanowski.
 Jacques Ménard.
 Daniel Millaud.
 Michel Miroudot.
 René Monory.
 Claude Mont.
 Geoffroy de Montalembert.
 Roger Moreau.
 Jacques Mossion.
 Jacques Moutet.
 Jean Natali.
 Henri Olivier.
 Charles Ornano (Corse-du-Sud).
 Paul d'Ornano (Français établis hors de France).
 Dominique Pado.
 Sosefo Makape Papillo.
 Charles Pasqua.
 Bernard Pellarin.
 Guy Petit.
 Paul Pillet.
 Jean-François Pintat.
 Raymond Poirier.
 Christian Poncelet.
 Henri Portier.
 Roger Poudonson.
 Richard Pouille.
 Maurice PrévotEAU.
 Jean Puech.
 André Rabineau.
 Jean-Marie Rausch.
 Georges Repiquet.
 Paul Robert.
 Roger Romani.
 Jules Roujon.
 Marcel Rudloff.
 Roland Ruet.

Pierre Sallenave.
 Pierre Salvi.
 Jean Sauvage.
 Pierre Schiélé.
 François Schleiter.
 Robert Schmitt.
 Paul Séramy.
 Michel Sordel.
 Raymond Soucaret.

Louis Souvet.
 Pierre-Christian Taittinger.
 Jacques Thyraud.
 René Tinant.
 René Tomasini.
 Henri Torre.
 René Travert.
 Georges Treille.

Raoul Vadepiéd.
 Jacques Valade.
 Edmond Valcin.
 Pierre Vallon.
 Louis Virapoullé.
 Albert Voilquin.
 Frédéric Wirth.
 Joseph Yvon.
 Charles Zwickert.

Se sont abstenus :

MM.
 Alphonse Arzel.
 Roger Boileau.

Charles de Cuttoli.
 Mme Brigitte Gros.
 André Morice.

Georges Mouly.
 Jacques Pelletier.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Edouard Bonnefous et Henri Collard.

Absents par congé :

MM. Pierre Bouneau, François Giacobbi, Léon-Jean Grégory et Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Maurice Schumann, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :

(Art. 63 et 64 du règlement.)

M. Jean-Pierre Fourcade à M. Jacques Descours Desacres.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	295
Nombre des suffrages exprimés.....	288
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	145
Pour l'adoption	115
Contre	170

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.