

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

COMPTE RENDU INTEGRAL — 23° SEANCE

Séance du Vendredi 12 Novembre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 5399).
2. — Hommage à la mémoire du président Léonid Brejnev (p. 5400).
3. — Questions orales (p. 5400).

Revendication des ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture (p. 5400).

Question de M. Jean-François Le Grand. — MM. Georges Lemoine, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la défense; Jean-François Le Grand.

Hôtellerie: exonération de la T.V.A. pour les touristes étrangers (p. 5400).

Question de M. Michel Maurice-Bokanowski. — MM. Georges Lemoine, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la défense; Michel Maurice-Bokanowski.

Situation d'une entreprise de matériel agricole (p. 5402).

Question de M. André Rouvière. — MM. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie; André Rouvière.

Rétablissement d'un équilibre entre le secteur public et le secteur privé de l'imprimerie (p. 5402).

Question de M. Jean-François Le Grand. — MM. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie; Jean-François Le Grand.

Mise en cause des orientations politiques et économiques du Gouvernement (p. 5403).

Question de M. Raymond Dumont. — MM. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie; Raymond Dumont.

★ (1 f.)

Coût du programme Ariane (p. 5404).

Question de M. Edouard Bonnefous. — MM. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie; Edouard Bonnefous.

4. — Industrie automobile. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 5406).

MM. Guy Schmaus, Daniel Millaud, Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie.

Clôture du débat.

5. — Industrie de la manutention. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 5412).

MM. Louis Boyer, Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie.

Clôture du débat.

6. — Ordre du jour (p. 5413).

Séance du vendredi 12 novembre 1982.

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à quinze heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance du mercredi 10 novembre 1982 a été distribué.

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

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

— 2 —

HOMMAGE A LA MEMOIRE DU PRESIDENT LEONID BREJNEV

M. le président. Mes chers collègues, nous avons appris hier le décès de M. Leonid Brejnev, président du Praesidium du Soviet suprême de l'Union soviétique. Je me fais l'interprète des membres du Sénat pour présenter au Soviet suprême l'expression de nos condoléances émues pour la disparition de cet homme d'Etat de grande stature, qui a joué un rôle si important dans la politique du monde.

— 3 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales sans débat.

REVENDEICATION DES INGÉNIEURS DES TRAVAUX DU MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

M. le président. M. Jean-François Le Grand rappelle à Mme le ministre de l'agriculture que les ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture revendiquent depuis longtemps l'harmonisation du déroulement de leur carrière avec celui des autres corps similaires de la fonction publique, notamment les ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Or, tandis que le niveau de formation des ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture est le même que celui qui est requis pour les ingénieurs des travaux publics de l'Etat, ces derniers bénéficient d'un très net avantage indiciaire en fin de carrière.

A cette revendication ancienne, les ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture en ajoutent maintenant une autre, qui découle directement des projets du Gouvernement en matière de décentralisation.

Il semble, en effet, que dans le cadre de la décentralisation, le Gouvernement soit favorable à l'élaboration de plusieurs statuts, réforme qui aurait pour effet de faire passer sous la tutelle des collectivités locales des corps de fonctionnaires dépendant jusqu'à présent de la fonction publique de l'Etat, parmi lesquels les ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture.

Or, ces personnels estiment, à juste titre, que seuls un recrutement et une formation au niveau national sont à même d'assurer l'unité et la gestion cohérente de ces corps.

Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui préciser ses intentions dans ce domaine.

Il lui demande, également, de lui indiquer les mesures qu'elle entend prendre afin de restaurer la parité avec les corps d'ingénieurs similaires dans le déroulement de la carrière des ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture. (N° 261.)

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

M. Georges Lemoine, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la défense, en remplacement de Mme le ministre de l'agriculture. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la question posée par M. Jean-François Le Grand, sénateur de la Manche, ne manque pas d'intérêt. C'est pourquoi je voudrais essayer de lui répondre très brièvement à la fois sur le fond — c'était une partie de la question — et sur les engagements du ministère de l'agriculture.

Depuis de nombreuses années, les ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture demandent, ainsi que l'a rappelé M. Le Grand, que le déroulement de leur carrière soit harmonisé avec celui de certains corps similaires de la fonction publique, en particulier avec celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Comme vous le savez, monsieur Le Grand, les différents corps d'ingénieurs des travaux de la fonction publique sont répartis en deux groupes.

Le premier groupe comprend les corps d'ingénieurs des travaux publics de l'Etat — service de l'équipement — d'ingénieurs des travaux publics de l'Etat — corps des mines — et d'ingénieurs des travaux météorologiques.

Le second groupe comprend les trois corps du ministère de l'agriculture — ingénieurs des travaux ruraux, ingénieurs des travaux des eaux et forêts et ingénieurs des travaux agricoles — qui font l'objet de l'essentiel de la question que vous avez bien voulu me poser, monsieur le sénateur, ainsi que certains corps dépendant d'autres départements ministériels.

Ces deux groupes de corps sont organisés selon une même structure, mais les classements indiciaires de ceux du premier groupe ont toujours marqué une supériorité par rapport à ceux du second.

Aussi, la recherche de la parité de ces trois corps avec celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat est-elle une constante de la politique du ministère de l'agriculture en matière de personnel. Cela va d'ailleurs dans le sens des vœux adoptés à différentes reprises par le conseil supérieur de la fonction publique, tendant à une harmonisation des carrières dans l'ensemble des corps d'ingénieurs des travaux.

Je dois souligner, à cet égard, qu'à la suite d'un arbitrage rendu par le Premier ministre en 1971 cette harmonisation a déjà été engagée.

Au début de leur carrière, les ingénieurs des travaux ont des indices comparables. En revanche, les indices de fin de carrière sont nettement plus intéressants pour les ingénieurs du premier groupe que pour ceux du ministère de l'agriculture.

Le désavantage relatif de certains corps d'ingénieurs des travaux est plus l'expression d'une certaine prééminence traditionnelle des services que la sanction de la valeur des différents corps.

Vous n'ignorez pas, en effet, monsieur le sénateur, que le classement indiciaire d'un corps est normalement fixé en fonction de son niveau de recrutement.

Or, à cet égard, on relève une parfaite identité entre le corps des ingénieurs du premier groupe et les corps des ingénieurs des travaux ruraux et des ingénieurs des travaux des eaux et des forêts. Les uns et les autres sont, en effet, recrutés en qualité d'élève d'ingénieur des travaux par concours se préparant en deux années d'études après le baccalauréat.

Certes, l'identité est moins évidente pour le concours de recrutement des élèves ingénieurs des travaux agricoles, qui, pour l'instant, s'adresse à des candidats ayant suivi une formation universitaire plus courte.

Mais il est vrai que des places d'élève ingénieur des travaux agricoles sont aussi pourvues par des concours réservés aux candidats admissibles au concours d'entrée à l'institut national agronomique et aux autres écoles nationales supérieures agronomiques, aux candidats titulaires d'un D. E. U. G. — diplôme d'études universitaires générales — mention sciences ou aux candidats admissibles au concours d'entrée aux écoles nationales vétérinaires.

Par la suite, pour les élèves ingénieurs de tous ces corps, la scolarité est uniformément de trois ans dans les différentes écoles nationales d'ingénieurs des travaux. Elle est sanctionnée par un diplôme reconnu par la commission des titres d'ingénieurs.

Compte tenu des éléments que je me suis permis de vous rappeler, le ministère de l'agriculture étudie des mesures tendant à la parité de ces trois corps d'ingénieurs de travaux avec celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Malheureusement, la mise en œuvre de cette mesure, qui s'analyse comme une mesure catégorielle, est actuellement difficile pour des raisons d'ordre budgétaire.

Néanmoins, c'est un dossier qui ne sera pas perdu de vue et qui fait l'objet de toute l'attention du ministère de l'agriculture.

Enfin, pour ce qui concerne les problèmes relatifs au devenir des corps d'ingénieurs des travaux, dans le cadre des mesures de décentralisation — car c'est aussi l'un de vos soucis — le ministre de l'agriculture s'est engagé à veiller particulièrement à ce que soient sauvegardées les aspirations légitimes de ces corps, qui sont des corps de fonctionnaires d'Etat.

M. le président. La parole est à M. Le Grand.

M. Jean-François Le Grand. Ainsi que vous venez de le rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, depuis de nombreuses années, les ingénieurs du ministère de l'agriculture demandent que leur déroulement de carrière soit harmonisé avec celui de certains corps similaires de la fonction publique, en particulier avec celui des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

Depuis quelques mois — pour être précis, depuis le vote de la loi dite de décentralisation — la revendication traditionnelle des ingénieurs du ministère de l'agriculture se double de la crainte de devoir passer sous tutelle des diverses collectivités locales.

Sur le premier point, Mme le ministre de l'agriculture a eu l'occasion de répondre que la disparité indiciaire existant entre les ingénieurs de l'agriculture et les autres corps comparables résultait d'une gestion antérieure à la sienne et qu'une telle disparité ne pouvait être considérée comme satisfaisante au plan de l'équité. Je n'ai pas besoin de préciser que je déplore tout autant que vous la situation présente des ingénieurs relevant du ministère de l'agriculture.

Je ne prétends pas que cette situation soit nouvelle. Elle est même très ancienne et c'est un argument supplémentaire pour qu'il y soit mis fin.

Je vous ferai néanmoins remarquer, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il ne suffit pas de déplorer une injustice. Bien au contraire, dès lors que vous regrettez une telle situation, les personnels concernés sont en droit d'attendre que vous preniez les mesures propres à rétablir l'équité.

Aujourd'hui, de par sa fonction, Mme le ministre de l'agriculture détient la solution du problème et devient donc responsable d'une situation qui se perpétue.

Le deuxième volet de ma question concernait la menace qui pèse sur ces mêmes ingénieurs de passer sous la tutelle des diverses collectivités locales.

Vous vous limitez à constater une évolution qui vous semble inéluctable, mais, là encore, les ingénieurs du ministère de l'agriculture n'ont pas l'intention de se satisfaire de votre résignation. Ils demandent que vous interveniez en leur faveur et entendent que vous vous battiez pour faire aboutir leur revendication.

Si Jacques Chirac s'est forgé la réputation qu'on sait aux fonctions qu'occupe actuellement Mme le ministre de l'agriculture, et s'il a conservé une telle audience dans les milieux agricoles, c'est parce que ceux-ci se souviennent encore qu'il n'était de combat qui lui fut étranger. (*Murmures sur les travées communistes.*)

Oui, mes chers collègues !

Je ne peux donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que formuler à nouveau les revendications qui ont motivé ma question : les ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture désirent la parité avec ceux des autres corps comparables et refusent l'idée de passer sous la tutelle des collectivités locales. (*Applaudissements.*)

HÔTELLERIE : EXONÉRATION DE LA T.V.A. POUR LES TOURISTES ÉTRANGERS

M. le président. Alors que l'exportation des produits français à l'étranger bénéficie de la détaxe de la T.V.A., M. Michel Maurice-Bokanowski demande à M. le ministre de l'économie et des finances s'il ne serait pas judicieux d'appliquer le même régime dans la branche de l'hôtellerie en exemptant les notes des touristes étrangers de la T.V.A., ce qui aurait le double avantage de favoriser le tourisme et d'accroître notre stock de devises. (N° 295.)

(*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.*)

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

M. Georges Lemoine, secrétaire d'Etat auprès du ministre de la défense, en remplacement de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, la question posée par M. Maurice-Bokanowski est effectivement très importante. Je le dis d'autant plus facilement que je suis moi-même maire d'une ville qui accueille beaucoup de touristes.

Elle concerne l'exonération de la T.V.A. pour les touristes étrangers et a déjà fait l'objet d'un certain nombre de discussions entre le ministre chargé du budget et le ministre chargé du tourisme. Elle a également retenu toute l'attention de ceux qui ont la responsabilité des problèmes du tourisme et qui n'ont pas manqué d'interroger le comité de la taxe sur la valeur ajoutée de Bruxelles.

Toutes les autres délégations et la commission qui préside les travaux du comité ont opposé une fin de non-recevoir à notre demande.

Le comité a précisé à la délégation française qu'une exonération de cette nature avait été envisagée, mais qu'elle avait été abandonnée.

Les autorités communautaires considèrent, en effet, que les prestations d'hébergement et de restauration constituent des mises à la consommation finale qui doivent être soumises à la taxe sans qu'il puisse être tenu compte de la nationalité des consommateurs. Les exonérations dont bénéficient les exportateurs ont pour objet d'éviter une double taxation, les produits exportés étant taxés dans le pays de consommation. Tel n'est pas le cas pour les prestations d'hôtellerie et de restauration faites au profit de touristes étrangers.

Cette position s'oppose, par conséquent, à toute modification de nos règles de territorialité.

M. le président. La parole est à M. Maurice-Bokanowski.

M. Michel Maurice-Bokanowski. Vous voudrez bien m'excuser, monsieur le secrétaire d'Etat, de revenir sur une question qui — vous l'avez rappelé — a déjà fait l'objet de nombreux examens et qui est un peu un « serpent de mer ».

Je sais par expérience combien il est difficile d'obtenir des exonérations d'un ministre du budget, quelle que soit la couleur ou la tendance du gouvernement en exercice. Cependant, nous vivons des temps difficiles et, quelquefois, des exonérations signifient des recettes supplémentaires.

Depuis peu de temps — il n'est jamais trop tard pour bien faire ! — le Gouvernement fait preuve de réalisme dans certains domaines, notamment dans les secteurs industriel et touristique. C'est ainsi qu'il a exonéré, en partie, des 30 p. 100 d'impôt portant sur certains frais généraux, les industries exportatrices.

S'il est une industrie qui rapporte des devises, c'est bien celle du tourisme. Chaque année, des dizaines de millions de touristes étrangers viennent passer leurs vacances chez nous. Je crois que la France est le pays d'Europe le plus fréquenté, autant en raison de son climat que de ses sites, de ses trésors artistiques et de ses ressources gastronomiques.

Or, les touristes sont à l'image des Français : ils établissent des budgets familiaux. La suppression de la T.V.A. hôtelière serait, pour beaucoup d'entre eux qui campent ou qui s'arrangent pour trouver un gîte chez l'habitant, une incitation de premier ordre à fréquenter nos hôtels qui sont nombreux, attractifs et qui consentent beaucoup d'efforts pour les attirer, en leur offrant des équipements de plus en plus confortables et élaborés.

Or, ces hôtels, à cause de la crise et surtout des charges supplémentaires qu'ils doivent supporter, connaissent une fréquentation moindre ces derniers temps.

Sous prétexte de faire payer les riches, le Gouvernement a porté la T.V.A. frappant les hôtels « quatre étoiles » à 18,6 p. 100, ce qui a conduit certains dirigeants de ces hôtels à demander un déclassement, en arguant du mauvais coefficient de remplissage qu'ils connaissent depuis que cette mesure a été prise, avec toutes les conséquences que cela a entraîné pour la main-d'œuvre, aussi bien dans l'hôtellerie que dans la restauration.

Cette décision a même conduit des groupes étrangers à renoncer à des investissements importants qu'ils projetaient en France ; ils les ont réalisés au Portugal, en Espagne ou en Italie.

J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous qui êtes, ainsi que vous venez de le rappeler, le maire d'une ville touristique importante qui comprend au moins, à ma connaissance, un hôtel « quatre étoiles », que vous soyez mon interprète auprès de vos collègues du Gouvernement pour que mon intervention constitue une pièce de plus à verser à ce dossier qu'ils connaissent très bien.

Mon vœu serait qu'un responsable prenne une décision sur ces problèmes, en dehors de l'avis de comités technocrates. La France est gouvernée par un Gouvernement et non par des comités, du moins je l'espère ! Je ne doute pas que vous le ferez.

Je n'interviendrais pas sur un sujet aussi spécifique si je n'étais pas persuadé que cette réforme serait bénéfique pour l'équilibre de notre commerce extérieur, surtout lorsque l'on sait que les exportations invisibles jouent un rôle si important pour l'économie française.

Je vous remercie d'avance, monsieur le secrétaire d'Etat, d'être mon interprète auprès de vos collègues. (*Applaudissements.*)

M. Georges Lemoine, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Georges Lemoine, secrétaire d'Etat. Monsieur Maurice-Bokanowski, permettez-moi de vous rappeler simplement que nous sommes tenus par les directives de la sixième commission du Conseil des communautés européennes et que nous sommes donc contraints de vérifier et d'adapter notre position en fonction des intérêts que cet organisme prend en compte.

Si je fais appel, ce n'est pas tant pour M. Maurice-Bokanowski, car je suis sûr qu'il connaît les rigueurs de cet encadrement, mais afin que, dans le débat public, chacun sache dans quel contexte nous sommes contraints d'évoluer.

M. Michel Maurice-Bokanowski. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Maurice-Bokanowski.

M. Michel Maurice-Bokanowski. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous n'ignorez pas que, quelquefois, on passe outre : il n'est qu'à voir l'affaire des magnétoscopes bloqués à Poitiers !

SITUATION D'UNE ENTREPRISE DE MATÉRIEL AGRICOLE

M. le président. M. André Rouvière attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, sur la situation des établissements Gard situés sur la commune de Potelières, Gard.

Cette entreprise, spécialisée dans la fabrication de matériel agricole, emploie 240 personnes. La plus grande partie de sa fabrication est exportée.

Les problèmes financiers des établissements Gard ont nécessité l'intervention du tribunal de commerce de Marseille. Un plan de redressement a été présenté au comité interministériel d'assistance et de soutien aux industries — C. I. A. S. I. — afin d'obtenir un prêt.

Des divergences de vues au sein du C. I. A. S. I. semblent retarder la prise de décision.

Le nord du département connaît, depuis de nombreuses années, une grave crise sur le plan social et économique et la fermeture de ces établissements serait ressentie comme une véritable catastrophe par la population.

Il lui demande si le Gouvernement compte agir dans le sens du maintien de l'emploi et du développement de l'activité économique en aidant au sauvetage de cette entreprise. (N° 262).

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie. M. Rouvière a attiré mon attention sur la situation des établissements Gard.

Il s'agit d'une entreprise employant un effectif de 240 personnes, située à Potelières dans le Gard, spécialisée dans la fabrication de matériel de préparation du sol. Elle a été mise en suspension provisoire de poursuites le 10 juillet 1981, par décision du tribunal de commerce de Marseille.

Cette entreprise représente — comme vous le soulignez, monsieur le sénateur — un enjeu industriel et social important. C'est pourquoi le C. I. R. I. a été chargé de rechercher avec les actionnaires, les banques et ses fournisseurs les voies et moyens d'apporter une solution à son avenir. Cette recherche a débouché au début du mois de juin — au moment où m'a été posée cette question orale — sur la mise au point d'un plan de restructuration interne comportant un concours financier des pouvoirs publics de quatre millions de francs.

Le tribunal de commerce de Marseille a homologué immédiatement après, le 15 juin dernier, le plan d'apurement du passif correspondant.

Cette solution, fondée notamment sur le redressement durable du carnet de commandes à l'exportation, devrait permettre à la société Gard non seulement de rééquilibrer sa situation mais aussi d'engager dès maintenant les actions nécessaires à son développement.

Je puis vous assurer que mes services et moi-même suivrons ce dossier et j'espère que les solutions retenues permettront, effectivement, à la société Gard de retrouver la voie de l'équilibre.

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

M. André Rouvière. Je tiens, monsieur le ministre d'Etat, à vous remercier pour la réponse que vous venez de me donner et, plus encore, pour votre action et celle du Gouvernement dans cette affaire.

Vous l'avez indiqué, il s'agit d'une entreprise située dans le Gard, qui porte le même nom que ce département. Elle se trouve géographiquement dans le bassin minier d'Alès et vous connaissez les difficultés économiques que subit l'ensemble de ce bassin depuis la fermeture des mines.

Cette entreprise est implantée dans la partie cévenole la plus pauvre de ce bassin minier qui — je le soulignais, voilà un instant — connaît de graves difficultés ; une entreprise de 240 emplois est rare et particulièrement vitale pour cette partie cévenole du département du Gard.

Nous connaissons la volonté du Gouvernement de créer des emplois et, lorsque je suis intervenu auprès de vous et que j'ai posé ma question, il s'agissait de sauver des emplois. Vous l'avez fait grâce aux mesures que vous avez indiquées et, au nom de la population concernée, je tiens à vous en remercier car l'opération n'était pas facile.

Avec de la compréhension et de la volonté, vous avez compris qu'il s'agissait du sort non seulement de l'entreprise elle-même mais de toute une région et je suis convaincu que grâce à de telles mesures nous pourrions maintenir sur place la population qui demeure dans cette partie du département du Gard.

Encore une fois, je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat, pour votre action qui a été tout à fait efficace dans ce domaine.

RÉTABLISSEMENT D'UN ÉQUILIBRE ENTRE LE SECTEUR PUBLIC ET LE SECTEUR PRIVÉ DE L'IMPRIMERIE

M. le président. M. Jean-François Le Grand expose à M. le Premier ministre qu'au cours des dernières années le développement des imprimeries intégrées au sein des diverses administrations a créé une situation préjudiciable aux petites imprimeries privées, au point que le Premier ministre de l'époque s'en est fort justement ému. Afin de remédier à cette situation ce dernier a rappelé l'obligation, pour les services de l'Etat, de limiter leurs activités dans ce domaine et a interdit toute nouvelle acquisition de matériel d'imprimerie ayant des caractéristiques professionnelles.

A cette fin, a été mis en place, au début de l'année 1981, un organisme chargé de contrôler tous projets de renouvellement, d'extension ou de création du matériel utilisé par les imprimeries nationales.

Or, il apparaît désormais que le volume de travail traité par les imprimeries nationales est tel que celles-ci sont un facteur de déséquilibre permanent pour les imprimeries privées, même en l'absence de tout projet d'extension de leur matériel.

Aussi lui demande-t-il s'il n'envisage pas de demander aux ministres concernés de réduire la part des travaux confiés aux imprimeries nationales afin de rétablir les conditions d'une concurrence normale entre les secteurs public et privé de l'imprimerie. (N° 265.)

(Question transmise à M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie.)

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie. Monsieur le sénateur, vous avez appelé mon attention sur la situation préjudiciable aux petites imprimeries privées qui est causée par le développement des imprimeries intégrées au sein des différentes administrations.

C'est un sujet qui préoccupe le Gouvernement à un double titre : d'une part, comme vous le rappelez, parce que ce développement est générateur de difficultés pour les entreprises d'imprimerie de labeur, qui voient ainsi se réduire leurs marchés et, d'autre part, parce qu'il correspond souvent à une mauvaise utilisation des ressources publiques.

Diverses études menées sur le sujet tendent à montrer que, si le recours à des imprimeries intégrées est souvent justifié par des contraintes propres au service public en matière de délais ou de secret, un service équivalent pourrait aussi, dans bien des cas, être rendu à un moindre coût par le recours au secteur privé.

Cette analyse est à la base de la création d'une commission interministérielle des matériels d'imprimerie et de reproduction dont la mission et les modes d'intervention ont été définis par une circulaire parue au *Journal officiel* du 8 octobre 1981.

En dix mois d'activité, cette commission a rendu 191 avis portant sur des projets d'investissement d'un montant total de 17 400 000 francs et des demandes de location de matériel représentant une dépense annuelle de 5 320 000 francs.

Elle a été amenée à refuser son autorisation à des demandes correspondant à 7 460 000 francs d'investissement et à 2 800 000 francs de dépense annuelle.

Nous disposons, monsieur le sénateur, de l'expérience de près d'une année de fonctionnement de cette commission et vous attendez sans doute de moi que j'en tire les leçons.

La masse d'informations à laquelle la commission a pu avoir accès sur les imprimeries administratives de l'Etat et de ses établissements publics administratifs permet de dégager un certain nombre de conclusions provisoires.

D'abord, le système mis en place paraît répondre correctement aux objectifs recherchés : il permet de s'opposer efficacement aux extensions de capacités de production injustifiées, sans pour autant paralyser le fonctionnement des services en bloquant tout renouvellement de matériel.

Ensuite, le rôle de conseil assigné à la commission correspond à un besoin très réel : il permet d'amener les gestionnaires d'imprimeries intégrées à une meilleure connaissance de leurs coûts de production, et, par voie de conséquence, à des arbitrages plus fréquents en faveur du recours au secteur privé.

Enfin, un petit nombre de départements ministériels pourrait avoir intérêt à procéder à un réexamen en profondeur de la manière dont ils assurent leurs travaux d'impression.

J'ai appelé sur ce point l'attention de plusieurs de mes collègues, en liaison avec le ministre délégué chargé du budget, en vue d'une exploitation plus complète des données rassemblées par la commission que je viens d'évoquer.

Je peux donc vous assurer, monsieur le sénateur, que le sujet que vous avez abordé ne laisse pas du tout les pouvoirs publics indifférents ; au contraire, c'est un souci constant pour eux.

M. le président. La parole est à M. Le Grand.

M. Jean-François Le Grand. Mon interrogation, monsieur le ministre d'Etat, était motivée par la constatation, que vous avez rappelée et que j'avais mentionnée dans le texte de ma question, que les imprimeries intégrées auxquelles recourent habituellement les administrations, sont, pour la plupart, surchargées de travail. Elles doivent, en général, réaliser des prouesses pour tenir les délais qu'elles ont promis.

En revanche, dans le même temps, maintes petites imprimeries privées sont loin de travailler à la pleine capacité de leur potentiel et sont, en conséquence, contraintes de réduire les horaires de travail. Or elles seraient évidemment fort désireuses d'obtenir des commandes de la part des ministères.

Le problème des imprimeries privées face aux commandes de l'administration se présente donc sous deux aspects, l'un plutôt négatif et l'autre positif.

Dans le premier cas, on serait tenté de suggérer à l'administration qu'elle modère la frénésie des publications ministérielles. Chaque ministre, voire chaque secrétaire d'Etat, veut éditer son bulletin, dont l'utilité n'est pas certaine et qui coûte certainement fort cher.

Au surplus, et c'est ce qui m'occupe présentement, ces « lettres » mensuelles ou hebdomadaires créent un surcroît de travail pour les imprimeries administratives.

Le chef du Gouvernement serait bien inspiré de mettre bon ordre dans cette inflation épistolaire.

L'autre manière d'envisager la question est plus positive, et reflète précisément l'orientation de la question que j'ai posée : puisque la mode ministérielle est à la publication d'un bulletin colportant les idées de son promoteur, obligation devrait être faite aux ministres de recourir aux services d'imprimeries privées.

Certes, je n'ignore pas que cette seconde solution serait peut-être plus onéreuse que la première. Mais ne vaut-il pas mieux donner du travail à une imprimerie indépendante et décharger ainsi une imprimerie administrative qui succombe sous le poids des travaux, plutôt que d'indemniser des chômeurs précédemment employés dans une imprimerie qui a dû fermer ?

Monsieur le ministre d'Etat, le Gouvernement se doit de mettre fin à cette situation absurde où certaines imprimeries administratives sont débordées de commandes tandis que, dans le même temps, des imprimeries privées sont proches de la cessation de paiements ou du dépôt de bilan.

Depuis le mois d'octobre 1981, me dites-vous, une solution semble devoir être recherchée. J'en prends acte et je souhaite que cette recherche aboutisse le plus vite possible.

MISE EN CAUSE DES ORIENTATIONS POLITIQUES ET ÉCONOMIQUES
DU GOUVERNEMENT

M. le président. M. Raymond Dumont attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie sur l'information parue dans la presse selon laquelle a été projeté, le 21 juillet dernier, au personnel du siège social de la C. G. C. T. — récemment nationalisée — un film attaquant directement les orientations définies par le Gouvernement, en matière notamment de politique industrielle. Ce film d'animation *La France, un roi en son royaume...* François aurait été produit et financé en février 1982 par quatre entreprises : I. T. T., I. B. M., Elf-Aquitaine et Thomson dont trois sont des entreprises nationales chargées de mettre en œuvre les orientations du Gouvernement.

Il souhaite connaître les mesures qu'il compte prendre à la suite de cette opération — véritable dilapidation de fonds publics — destinée à attaquer le ministre de tutelle des entreprises publiques et à prôner des orientations politiques et économiques majoritairement condamnées par les Français le 10 mai 1981. (N° 272.)

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie. Monsieur le sénateur, la question que vous m'avez posée concerne un diaporama dont le titre exact serait — si mes informations sont bonnes, car je n'ai guère le temps d'aller au cinéma — *Chiffres de France, prévisions pour 1983*. Ce diaporama a été présenté lors du congrès international des économistes d'entreprise qui s'est tenu à Paris en juin 1982. J'espère que nous parlons bien du même film.

M. Raymond Dumont. Non, monsieur le ministre d'Etat.

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat. D'après le texte de votre question, il s'agirait d'un film intitulé *La France, un roi en son royaume...* François.

M. Raymond Dumont. C'est bien cela, monsieur le ministre d'Etat.

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat. Je ne sais pas où vous avez puisé cette information, car tous les services que j'ai consultés pour retrouver la trace de ce film, qui n'est pas de grande diffusion, m'ont ramené à ce diaporama *Chiffres de France, prévisions pour 1983*, qui a effectivement une tonalité humoristique, puisque la plupart des membres du Gouvernement y figurent sous leur nom suivi du suffixe « us », censé nous ramener deux mille ans en arrière.

S'agissant d'un film d'animation financé sous le parrainage de diverses entreprises en février 1982, donc au cours du processus de nationalisation — la loi de nationalisation a été promulguée, en effet, le 17 février — le Gouvernement n'a évidemment pas à prendre parti sur le contenu de ce film réalisé par une association privée, en l'occurrence l'association française des économistes d'entreprise.

Les pouvoirs publics ne voient absolument aucun inconvénient à ce que n'importe quelle association fasse n'importe quel film puisque nous vivons sous le régime de la liberté d'association.

Il est évident que le reste de ma réponse est un peu en porte à faux si nous ne parlons pas du même film, ce qu'il conviendrait de vérifier. Cependant, le Gouvernement n'entend pas, dans l'état actuel de l'information et du système de communication où nous avons suffisamment de préoccupations, se concentrer sur un film dont la tonalité se veut humoristique, chacun étant juge bien entendu de ce qu'il faut en penser.

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

M. Raymond Dumont. Monsieur le ministre d'Etat, je vous remercie de vos explications. Je ne veux pas faire de cette question un affaire majeure. Les faits qui m'ont amené à la poser se seraient déroulés — j'emploie volontairement le conditionnel — le mercredi 21 juillet 1982 dans une rue voisine de ce palais, puisqu'il s'agit de la rue de Vaugirard, au siège social de la C. G. C. T. La direction aurait, ce jour-là, invité le personnel du siège social à une journée de cinéma *non-stop*.

Nos informations se recourent sur le fait qu'il s'agit effectivement d'un film d'animation qui a été présenté et qui aurait pour titre *La France, un roi en son royaume...* François. Roi bavard, y dit-on, discourant sur le chômage, sur l'expansion, tandis que des sorciers cassent et dynamitent.

La réalisation du film aurait été financée par quatre sociétés : I. T. T., I. B. M., Elf-Aquitaine et Thomson. Je rappelle que ces faits étaient postérieurs à la loi de nationalisation.

Bien entendu — je partage votre avis, monsieur le ministre d'Etat — tout citoyen ou groupement de citoyens a le droit de critiquer le Gouvernement, les ministres, leur politique et même les prises de position du Président de la République dans la mesure où elles portent sur des choix politiques, que ce soit dans le domaine économique ou autre.

D'ailleurs, de ce point de vue, au Parlement notamment, la droite ne se prive pas de critiquer. Ce n'est pas un reproche que j'adresse aux sénateurs ou députés de l'opposition, mais nous savons qu'en maintes occasions ils ont critiqué avec vigueur le Gouvernement, les ministres, la politique du Gouvernement, et ils continuent.

Parmi ces critiques, certaines émanent de personnes qui ont eu en charge les affaires de l'Etat, même qui ont été Premier ministre. Par exemple, M. Barre, sur le ton aigu et docte qui le caractérise, nous expose régulièrement ce qu'il faut faire, ce qui peut amener certains mauvais esprits à se demander pourquoi il ne l'a pas fait. M. Chirac, sur un tout autre registre, beaucoup plus musclé, se livre à une critique du Gouvernement, mais cela ne surprendra personne de la part de M. Chirac dont la qualité première n'est pas la mesure !

M. Jean-François Le Grand. Avant, vous, on ne vous entendait pas ?

M. le président. Gardez votre sang-froid, mon cher collègue ! Poursuivez, monsieur Dumont !

M. Raymond Dumont. Cette critique — et sur ce point nos informations se recoupent, monsieur le ministre d'Etat — s'exerce sous la forme de la satire.

Effectivement, d'après les renseignements que j'ai obtenus, on parlait, dans ce film d'animation, des chevaliers Mauroissius et Delorsius. Cela ne me choque pas, j'ai l'esprit suffisamment ouvert pour sourire de la satire à l'occasion, y compris lorsqu'elle s'exerce à l'encontre et aux dépens de ceux que je soutiens sur le plan politique, voire de mes propres amis politiques. Cela fait partie de l'esprit français.

Il n'est donc pas du tout question pour moi de demander l'instauration d'une censure. Je n'ai ni l'âme, ni l'esprit d'un Torquemada.

Toutefois, deux questions se posent. Ce petit chef-d'œuvre de l'humour n'a-t-il pas été financé sur les fonds publics ? J'ai oublié de signaler que ce montage avait été réalisé en février 1982. L'a-t-il été avant ou après la promulgation de la loi de nationalisation ? Cela, je ne le sais pas.

Quoi qu'il en soit, et même si ce film avait été commandé par des sociétés privées, on pourrait trouver à y redire, à un moment où les chefs d'entreprise « geignent » — le mot n'est pas de moi, vous le savez, monsieur le ministre, mais de M. le Premier ministre — à un moment où ils se plaignent de ne pas avoir d'argent pour pouvoir satisfaire les revendications des travailleurs et pour pouvoir investir, ce qui est plus grave. Ils en trouvent pourtant pour se livrer à leur propagande, que ce soit sous cette forme ou sous d'autres.

Pour le cas qui nous intéresse présentement, il semble qu'il se soit agi, tout au moins en partie, de sociétés nationalisées. Il s'agit donc d'un détournement de fonds publics. Je ne sais pas si, juridiquement, cela constitue un abus de biens sociaux, je ne suis pas expert en la matière ; il s'agit pour le moins d'un détournement des deniers des contribuables.

Cette première question posée — elle méritait, à mon sens, une interpellation — je voudrais aborder un deuxième problème, que vous connaissez bien, monsieur le ministre.

Les patrons reprochent aux travailleurs de vouloir introduire la politique dans les entreprises. De telles critiques, nous les avons encore entendues lors de la discussion au Sénat des lois sur les nationalisations ainsi que des lois Auroux, du nom du ministre du travail.

En fait, c'est une façon fautive de poser le problème. Je crois que la politique a déjà fait depuis longtemps son entrée dans les entreprises : les patrons — et certains directeurs d'entreprises nationales aussi, je dois le dire — ne se privent pas de faire de la politique, par le biais de notes de service, de conférences, de publications de journaux internes.

Au vrai, c'est qu'ils refusent ce même droit aux salariés.

A notre avis, il s'agit donc de mettre fin au monopole que s'arrogent actuellement le patronat et les directeurs d'entreprises nationales de faire de la politique sur les lieux de travail. Il me paraît urgent d'établir des informations pluralistes, de permettre un débat contradictoire permettant à tous, y compris aux salariés — qui sont actuellement les seuls à être privés de ce droit — de s'exprimer et de débattre des problèmes dont dépendent leur vie, leur travail, leur avenir.

Cela m'amène — et c'est par là que j'en terminerai, en vous priant de bien vouloir m'excuser, monsieur le ministre, d'avoir retenu votre attention sur un problème qui, au départ, pouvait paraître mineur — à souligner l'intérêt que les lois Auroux et les lois sur la démocratisation de la gestion du secteur public et nationalisé présentent à nos yeux. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

COÛT DU PROGRAMME ARIANE

M. le président. Constatant que le premier tir commercial de la fusée Ariane a été un échec — le deuxième sur cinq lancers — M. Edouard Bonnefous demande à M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie :

1° D'indiquer l'ensemble des crédits budgétaires qui ont été affectés, jusqu'ici, au programme Ariane ;

2° D'exposer le coût de chacun des deux tirs manqués et les effets financiers prévisibles du dernier échec sur le programme de commercialisation ;

3° De fournir une estimation de la charge budgétaire future du programme Ariane ;

4° Et, compte tenu des réponses aux questions qui précèdent, de lui faire savoir si les seuils de rentabilité de cette opération sont maintenus et dans quelle mesure de nouveaux mécomptes dans les lancers seraient de nature à remettre en cause la poursuite du programme (n° 281.)

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie. Le programme Ariane de l'agence spatiale européenne comprend : le développement du lanceur Ariane 1, qui permet des mises en orbite de charges de 1 750 kilogrammes, programme qui s'est achevé fin 1981 avec le quatrième et dernier tir du programme de qualification ; un programme d'amélioration de ce lanceur conduisant notamment au lancement, en octobre 1983, de la version Ariane 3 — 2 400 kilogrammes en orbite de transfert ; le développement du lanceur Ariane 4 — 4 300 kilogrammes en orbite de transfert — engagé en janvier 1982 et dont l'achèvement est prévu fin 1985. En outre, les pays membres de l'agence spatiale européenne contribuent au financement des six premiers lanceurs opérationnels.

Avec une participation d'environ 67 p. 100, la France assure la plus grande partie du financement de ce programme.

L'ensemble des crédits budgétaires français affectés à ce titre depuis 1973 s'élève à 4,1 milliards de francs courants, dont 3,5 milliards de francs pour le développement du lanceur Ariane 1.

Ces crédits proviennent principalement du budget du ministère de la recherche et de l'industrie et, complémentairement, des budgets de la défense et des P.T.T.

Chacun des deux tirs manqués a entraîné des coûts supplémentaires et risque effectivement d'avoir un certain nombre d'effets financiers sur le programme de commercialisation.

L'échec du second tir de qualification, le 23 mai 1981, a eu comme conséquences un développement complémentaire pour rechercher les causes de la défaillance et apporter les corrections nécessaires et un glissement des délais d'environ un an du développement.

On peut estimer le surcoût du programme lié à l'échec à environ 240 millions de francs, inclus dans les chiffres que je vous ai donnés précédemment. Il convient de rappeler que ce montant reste dans la marge pour aléas fixée en début de programme.

En ce qui concerne l'échec du premier tir commercial, L5, le 10 septembre 1982, la commission d'enquête a déposé son rapport le 15 octobre et les conséquences financières des mesures qui en découlent sont en cours d'évaluation.

S'agissant de la perte du lanceur et des deux satellites *Marecs B* et *Sirio*, qu'il emportait, les premières estimations du coût de leur remplacement conduisent à un montant de 450 millions de francs environ. Compte tenu du remboursement par

l'assurance, en cas de nouveau lancement de ces deux satellites, 70 millions de francs seraient à la charge de la France au titre de sa participation aux programmes *Marecs B* et *Sirio 2*.

S'agissant des dépenses supplémentaires liées au retard prévisible, évalué aujourd'hui à cinq mois, elles s'élèvent pour l'ensemble des pays participant au programme à 100 millions de francs environ.

Il n'est pas possible, en l'état actuel des discussions avec l'agence spatiale européenne de connaître de façon détaillée le coût des améliorations et modifications à apporter sur les lanceurs à venir, pas plus que notre taux de participation, que l'on espère de 60 p. 100, mais qui reste à négocier.

La commercialisation du lanceur Ariane ne devrait pas, par ailleurs, être sensiblement affectée, aucune des commandes enregistrées jusqu'ici n'ayant d'ailleurs été remise en cause par les clients.

S'agissant de la charge budgétaire future de l'ensemble de la famille Ariane, elle s'établit, en ce qui concerne la part française, à 1 450 millions de francs, compte tenu des dépenses consécutives à l'échec de L5.

En ce qui concerne les seuils de responsabilité et les perspectives du programme « Ariane », il est nécessaire de rappeler que ce programme repose sur le souci d'assurer notre indépendance pour la mise en orbite de satellites d'application, en particulier pour le lancement de satellites de télécommunications commerciaux, spécialement des satellites de télévision directe — vous savez que nous venons de remporter le marché du satellite de télévision suédois.

Cet objectif continue donc à justifier pleinement le maintien du programme Ariane. Vous le savez, nous avons pour cela, cherché à rentabiliser le capital investi dans ce programme en créant, avec les autres Etats membres de l'agence spatiale européenne, la société Arianespace. Cette société a pris une bonne place sur le marché international. Bien entendu, les prix de vente qu'elle propose sont calculés hors amortissement de la phase de développement, à l'instar de ceux des lanceurs américains.

Le problème rencontré sur L5 est parfaitement identifié désormais, il sera résolu. La qualité d'Ariane sera tout à fait comparable à celle des lanceurs conventionnels américains, dont la fiabilité actuelle, voisine de 90 p. 100, n'a été acquise qu'à la suite d'un taux d'échec important lors de leur mise en service.

Me trouvant, voilà quelques semaines, aux Etats-Unis, j'ai eu l'occasion d'avoir un échange approfondi avec l'administrateur général de la N.A.S.A., qui m'a confirmé que, dans ce type de technologie, une garantie absolue ne pouvait être donnée. La maîtrise s'acquiert au fil des tirs. Elle n'est jamais tout à fait suffisante pour que l'on soit à l'abri d'une défaillance technique.

Je tiens à rappeler devant la Haute Assemblée que j'accorde aux ingénieurs, techniciens et ouvriers du C. N. E. S. et de l'industrie nationale une pleine confiance. Ils ont fait preuve tout au long du programme d'une compétence et d'une maîtrise technique tout à fait exemplaires. Je leur fais confiance pour faire en sorte que non seulement l'origine des défaillances soit convenablement identifiée, mais aussi qu'il y soit efficacement porté remède.

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

M. Edouard Bonnefous. Monsieur le ministre d'Etat, je vous remercie de votre réponse, mais je dois vous dire que nos chiffres ne correspondent pas absolument; après avoir écouté avec attention les vôtres, je vais vous donner les miens; une comparaison s'impose.

En 1981, le programme a coûté plus de cinq milliards de francs, dont les deux tiers ont été dépensés par la France, soit 3 500 millions de francs environ.

Pour 1982, et sans compter les sommes prévues pour les satellites ni la subvention de fonctionnement du Centre national d'études spatiales, près de 600 millions de francs de dotations ont été affectés à ce programme. Tels sont les chiffres auxquels j'aboutis.

Mon inquiétude grandit quand j'observe qu'il en coûtera encore plus cher. Pour 1983, 1 293 millions de francs nous sont demandés, alors que le bilan financier du premier tir commercial accuse une perte de 350 à 400 millions de francs. Et l'on envisage d'augmenter le rythme de production: j'ai entendu dire — si j'ai tort, vous me le direz en une autre occasion,

monsieur le ministre — que l'on veut porter la production des lanceurs à sept par an. On se propose même de construire un second pas de tir en Guyane pour 600 millions de francs.

Vous comprendrez que le président de la commission des finances du Sénat soit un peu terrifié par cette masse de dépenses.

Ce que je constate, c'est que, année après année, le prix de ce programme augmente, comme a augmenté, année après année, celui de Concorde. J'avais, dès l'origine, mis les gouvernements de l'époque en garde contre des engagements excessifs. Hélas! je n'ai pas été entendu. On connaît la suite et l'obligation dans laquelle nous avons été de retirer purement et simplement de vol les Concorde, après des dépenses considérables.

Je souhaite que nous ne renouvelions pas cette erreur.

La construction d'une autre génération de porteurs est envisagée, au-delà même de 1996, d'après ce que je crois savoir. Cela m'amène à poser deux questions: les dépenses que nous engageons seront-elles rentables? A qui ces programmes rapporteront-ils?

On nous dit qu'avant l'échec du premier tir commercial 3,6 milliards de francs de commandes avaient été enregistrés. Mais si ces commandes sont maintenues, quelle sera l'affectation de cet argent? Les bénéfices seront-ils versés au budget général de l'Etat ou serviront-ils à financer en partie de nouveaux programmes pour lesquels on nous demandera également de nouveaux crédits en indiquant au Parlement qu'un programme ne peut être viable que s'il comporte tel ou tel complément? Tel est, hélas, le type d'argument qui est régulièrement présenté au Parlement par tous les gouvernements — et pas seulement par le Gouvernement actuel.

Je crains, je le dis franchement, qu'une fois de plus, nous n'ayons vu trop grand. Les Japonais ou même des sociétés privées américaines poursuivent des buts moins ambitieux mais à leur mesure.

Je dois d'ailleurs faire remarquer que nos partenaires ne financent Ariane qu'avec prudence, ce que l'on ignore trop souvent dans l'opinion. La France possède — vous l'avez dit, monsieur le ministre d'Etat — 60 p. 100 des actions d'Arianespace, société chargée de la production et du lancement de la fusée; la participation de l'Allemagne, avec laquelle nous sommes en étroite union au sein de l'Europe, ne représente que 20 p. 100, celle de l'Italie, 3,6 p. 100, celle du Royaume-Uni, 2,4 p. 100, celle des Pays-Bas, 2,2 p. 100.

On nous dit qu'Ariane est une fusée européenne. Je veux bien. Mais avec quelles différences dans la participation!

La France contribue, auprès de l'agence spatiale européenne, à concurrence de 60 p. 100, aux dépenses de mise au point du futur lanceur Ariane 4, alors que la part de la République fédérale d'Allemagne s'élève à 21 p. 100 et que celle du Royaume-Uni oscille autour de 3,5 p. 100.

Le deuxième échec enregistré — dont vous avez parlé, monsieur le ministre d'Etat — sur cinq lancers de la fusée, doit nous faire réfléchir, d'autant que la réussite étonnante de la navette spatiale américaine d'hier, après toutes les autres, constitue, à mon avis, un handicap important pour ses concurrents.

Pour conclure, je vous poserai quelques questions.

Avons-nous les moyens industriels, scientifiques et financiers de poursuivre un programme si difficile sur le plan technique et dont la rentabilité ne paraît guère assurée?

Est-il nécessaire d'entrer dans l'engrenage de la dépense publique, dont nous déplorons chaque année l'augmentation?

Aujourd'hui, on nous dit qu'il ne s'agit plus de dépenser plus, mais de dépenser mieux. Cette expression, nous l'entendons prononcer régulièrement — et je l'approuve d'ailleurs — par le ministre des finances et le ministre du budget.

Des sommes gigantesques — dont je viens d'évoquer le montant — ont été accumulées. Les résultats sont-ils à la hauteur?

Parce que nous avons consenti à nous lancer dans de pareilles dotations budgétaires, je ne pense pas qu'il soit heureux de continuer à n'importe quel prix un projet qui est peut-être trop ambitieux par rapport à nos capacités techniques et industrielles, mais également par rapport à nos moyens financiers.

Je considère qu'il serait raisonnable d'échelonner de nouveau l'échéancier du programme et ne pas se lancer dans la réalisation, pour 1986, d'un nouveau porteur, alors que le bon fonctionnement du premier reste trop incertain.

Telles sont les questions que je voulais poser, monsieur le ministre d'Etat. Pour moi, il serait dramatique que nous nous laissions à nouveau entraîner en aveugle par la vitesse acquise d'un programme dont on ne semble pas avoir parfaitement mesuré les risques.

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat. M. Bonnefous m'avait demandé des indications techniques que je lui ai fournies bien volontiers. Mais il vient de poser le problème sous son aspect politique.

M. Edouard Bonnefous. Non, pas politique, mais financier.

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat. Monsieur le sénateur, le fait de savoir si la France, en liaison avec ses partenaires européens, lance un programme spatial est une question politique, qui a d'ailleurs été tranchée voilà fort longtemps dans un sens positif. C'est, en effet, à la fin des années 1960 et au début des années 1970 que les décisions ont été prises d'abord avec Diamant, ensuite avec Ariane. Le Gouvernement entend persévérer dans cette ambition.

Il s'agit d'un montant, certes important, mais qui est à la mesure des moyens d'un pays comme la France. Vous avez rappelé les chiffres. Quelques milliards de francs, évidemment, cela pèse très lourd, mais ils portent sur plusieurs années.

S'il est vrai que la France, en matière de lanceurs, prend à sa charge 60 p. 100 du programme, il ne faut pas oublier que la République fédérale d'Allemagne, par exemple, prend à la sienne 60 p. 100 du coût du laboratoire spatial européen et que les proportions se trouvent inversées. Il en est de même pour d'autres programmes, notamment avec la Grande-Bretagne.

Par conséquent, il faut avoir une vue d'ensemble du programme de l'Agence spatiale européenne pour mesurer l'effort qui est accompli. Il n'en reste pas moins vrai que la France joue un rôle moteur pour donner à l'Europe une industrie des lanceurs.

On considère que, dans la décennie qui vient, seront mis en orbite environ 150 satellites de télécommunication, d'observation, de télédétection et de télévision. Dans les années 1985-1986, nous avons prévu de nous doter d'un système de télévision directe. De nombreux pays suivent la même voie.

L'Europe peut-elle laisser les deux superpuissances — les Etats-Unis et l'U. R. S. S. — coloniser la banlieue de la Terre, alors que celle-ci sera de toute évidence, dans les décennies qui viennent, un des lieux de l'action et de l'aventure humaine ? Comment pourrions-nous négliger les possibilités qui nous sont offertes à un prix — je le répète — relativement modique par rapport à celui des programmes de la N. A. S. A. — National Aeronautics and Space Administration ?

Comparez les sommes consacrées en Europe, d'une part, aux Etats-Unis et en U. R. S. S., d'autre part, au problème spatial : le rapport est de un à dix. Or, dans la mesure où nous visons un marché commercial avec des possibilités de rentabilisation, cette dépense apparaîtra finalement très judicieuse aux générations futures, car elle nous permettra d'effectuer des lancements à un coût parfaitement compétitif avec celui de la navette spatiale américaine, dont je tiens à saluer le succès devant la Haute Assemblée.

Néanmoins, la navette spatiale américaine répond à un très grand nombre d'usages, alors que la fusée Ariane répond au souci de mettre en orbite un certain nombre de satellites dont les applications seront directement utiles à l'homme.

Telle est la réponse que je voulais vous apporter, en vous indiquant non seulement que nous n'avons pas l'intention de nous laisser décourager, mais que, au contraire, nous sommes résolus à persévérer, du moins tant que le Parlement voudra bien voter les crédits.

M. Edouard Bonnefous. Je demande la parole.

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

M. Edouard Bonnefous. Monsieur le ministre d'Etat, je suis ravi de ce court débat que nous pourrions d'ailleurs reprendre ultérieurement. J'ai très bien compris vos réponses, mais mon rôle, dans cette maison, est celui de la défense rigoureuse des dépenses de l'Etat. Je le fais depuis maintenant vingt ans régulièrement et je constate que, souvent, je n'ai pas été entendu.

Je ne suis pas en désaccord avec les finalités que vous avez évoquées. Mais mon rôle est de vous mettre en garde contre des dépenses qui seraient excessives par rapport à nos moyens. « Voilà ce que dépensent les Américains et les Russes », dites-vous, je suis d'accord avec vous, mais, hélas ! l'Europe même tout entière n'est pas en mesure d'équilibrer de telles dépenses.

— 4 —

INDUSTRIE AUTOMOBILE

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Guy Schmaus demande à M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, de lui exposer quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour le redressement de l'industrie automobile française, dont le rôle dans la vie économique nationale est primordial pour faire baisser le taux de pénétration de la concurrence étrangère en France, pour engager une action vigoureuse de reconquête du marché intérieur et pour revaloriser le rôle des hommes dans la production. (N° 145.)

La parole est à M. Schmaus, auteur de la question.

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, « je souhaite un investissement qui réponde aux besoins d'aujourd'hui et prépare ceux de demain, un investissement qui nous mette dans la course, celui qui produit la richesse ». Ces paroles, prononcées lundi dernier par le Chef de l'Etat, illustrent parfaitement le sens de mon propos concernant la relance de cette grande industrie nationale qu'est l'automobile.

Je ne peux, au moment où nous déplorons la disparition de l'un de vos grands prédécesseurs, notre ami Marcel Paul, que rappeler, en guise d'hommage, ses propos de naguère, qui gardent à mon sens toute leur valeur. « Un pays faible économiquement, disait-il, est une proie pour les trusts et les forces réactionnaires. »

Un regard objectif sur la situation de l'automobile permet de relever à la fois des motifs de satisfaction et des motifs d'inquiétude. Satisfaction car, pendant les neuf premiers mois de l'année, les Français ont acheté 10,5 p. 100 de véhicules de plus que l'an passé. Cette progression coïncide avec les avancées sociales de 1981, revalorisant le pouvoir d'achat des Français les plus défavorisés.

Cependant, ces satisfactions ne peuvent estomper les motifs d'inquiétude. Certes, notre production nationale a augmenté de 3,7 p. 100, si on la compare à la même période de 1981, mais celle-ci n'a pas bénéficié pleinement de la reprise, d'où notre inquiétude !

En stoppant la livraison des véhicules de 1983 pour échapper au blocage des prix, les constructeurs français ont pris le risque de laisser le champ libre aux concurrents étrangers. Dans cette période, la pénétration des véhicules étrangers a approché le chiffre record de 43 p. 100 du marché.

Aussi la droite et le patronat ont-ils voulu se saisir de cette situation pour mettre en cause la politique gouvernementale et les luttes des travailleurs. Ils affirment que la faute en incomberait au blocage des prix. L'argument est dénué de fondement, car des prix stables sont des facteurs de vente et non l'inverse.

Les mêmes disent que la cause serait également due aux luttes des travailleurs, aux charges sociales trop lourdes. Or, chez Citroën et Talbot, l'action des travailleurs pour leur dignité s'est toujours conjuguée avec l'efficacité économique. Leurs revendications sociales vont de pair avec leur volonté d'intervenir dans la gestion de leurs usines.

Quant aux travailleurs de Renault, ils ont démontré que la part des salaires dans le produit de l'entreprise est en constante diminution depuis 1975. Il est donc inexact d'évoquer les charges sociales pour justifier les difficultés des entreprises.

Mais allons plus loin, preuves à l'appui. Une étude de la fédération internationale des ouvriers de la métallurgie montre que les coûts salariaux des constructeurs français supportent avantageusement la comparaison avec leurs concurrents.

Ainsi, quand Renault dépense 100 francs pour un ouvrier français, Volkswagen dépense 117,6 francs ; General Motors Belgique dépense 122,2 francs ; Ford U. S. A. : 122,2 francs ; General Motors U. S. A. : 143,9 francs ; Nissan Japon : 99,2 francs ; Toyota Japon également : 97,4 francs ; Ford R. F. A. : 95,2 francs.

Savez-vous, monsieur le ministre d'Etat, quel est l'ouvrier de l'industrie automobile qui coûte le moins cher ? C'est l'ouvrier de Peugeot-Citroën France avec 88,80 francs. Voilà qui est éclairant.

On comprend alors que la droite et le patronat cherchent à cacher les causes profondes de la situation de notre industrie automobile, puisque ces causes résident dans la stratégie des constructeurs français du « tout à l'exportation ». Cela conduit les constructeurs, pour être compétitifs sur les marchés extérieurs en récession, à réduire les marges bénéficiaires et à faire payer le prix de cette politique aux consommateurs français en pressurant le marché national.

Ces constructeurs investissent dans des usines à l'étranger pour produire des voitures françaises. Or les réimportations constituent un manque à travailler et un coût financier considérable pour la France. Comment ne pas relever l'actuelle dépendance de notre industrie pour la construction des équipements et organes mécaniques ?

Il est anormal que 44 fournisseurs étrangers interviennent sur la R 4 ou que 39 pièces de la 305 Peugeot soient fabriquées hors de France.

Il convient également d'ajouter à ce tableau l'augmentation des cadences et les bas salaires imposés aux travailleurs. Oui, cette course effrénée provoque des gâchis matériels et humains à grande échelle. Cette stratégie du tout à l'exportation mêlée à une gestion ne prenant en compte que la seule rentabilité financière est néfaste à notre industrie.

En effet, l'accroissement des investissements et des achats hors de nos frontières, l'augmentation des intérêts versés aux banques conduisent à une diminution de l'ensemble des ressources engagées. Ainsi les milliards dépensés pour le « tout à l'exportation » s'accompagnent du vieillissement de l'appareil productif en France, particulièrement en région parisienne, hypothéquant dans de nombreuses usines l'élévation de la productivité.

Certes, la production de la R 9 est positive et prouve les possibilités, mais elle est encore trop unique en son genre. C'est pourquoi nous apprécions les décisions de la Régie nationale de se fixer pour objectif « de fabriquer un modèle de véhicules et une usine par an ». J'ajoute : à condition que ce soit en France.

A l'inverse, nous sommes soucieux de ne rien entendre de semblable du côté de P.S.A., qui semble vouloir persévérer dans la voie actuelle.

Si le bilan de l'industrie automobile est préoccupant, il n'autorise pas pour autant les crieries de ceux qui sont directement responsables de la politique industrielle d'abandon national.

Une autre politique est possible et il est grand temps de la mettre en œuvre.

La France dispose d'un atout national avec un riche passé d'innovations et de découvertes témoignant du haut niveau de sa technologie. Aujourd'hui encore, cette industrie possède les ouvriers, les techniciens, les ingénieurs qui se comptent parmi les meilleurs du monde.

Enfin, cette autre politique est indispensable à la réussite du renouveau de l'industrie elle-même et au-delà de la relance de l'emploi et de la vie des régions. C'est le cas de l'Île-de-France déjà suffisamment meurtrie par les méfaits de la droite et du patronat. Cette région, berceau de l'automobile, dispose d'une partie importante du potentiel national.

Refuser la fuite en avant des constructeurs, c'est sauvegarder les quatre usines Citroën dans les Hauts-de-Seine, c'est relancer leur activité, c'est permettre aux centaines de petites et moyennes entreprises sous-traitantes de participer à la bataille de l'emploi de la production.

Ces objectifs s'inscrivent dans la vaste campagne pour le renouveau économique et le progrès social que vient de lancer le parti communiste français. J'ouvre ici une parenthèse pour vous indiquer que les militants communistes des usines Citroën des Hauts-de-Seine viennent d'élaborer des propositions concrètes pour leurs usines respectives.

Il est paradoxal que notre marché national, tant convoité par les constructeurs étrangers, puisse être délaissé par les deux groupes français, en particulier par P.S.A. Cela m'amène, monsieur le ministre d'Etat, à vous poser une première question : quelles mesures comptez-vous prendre pour développer une action de reconquête du marché intérieur ?

Est-ce à dire que nous sommes opposés aux exportations ? Certainement pas. À condition qu'elles ne conduisent pas à gonfler la facture des importations. N'oublions pas, cependant, qu'une industrie affaiblie nous conduirait à ne plus être compétitifs et, par voie de conséquence, à ne plus pouvoir exporter. C'est seulement en prenant appui sur notre propre marché que nous pourrions le mieux accroître les chances de la France à l'exportation.

Quoi qu'il en soit, notre préoccupation première est de prendre les mesures nécessaires pour doter l'industrie automobile française d'un outil plus efficace et plus compétitif, pour commencer à changer les critères de gestion et, surtout, la stratégie des groupes.

À nos yeux, reconquérir le marché intérieur implique l'accroissement sensible des investissements pour moderniser l'outil de production en France, augmenter la productivité et la qualité, supprimer les gâchis. Dans cet esprit, nous approuvons la Régie Renault qui, grâce à l'action tenace des travailleurs, a élaboré un plan de maintien de l'ensemble des surfaces industrielles de Billancourt qui seront entièrement modernisées. C'est, selon nous, le bon choix.

Ces efforts doivent permettre d'étendre la conception assistée par ordinateur pour chercher à rendre la voiture française compétitive sur le triple plan de la consommation, de la qualité et des prix.

Dans l'immédiat, il est indispensable de fabriquer des véhicules de bas de gamme d'un bon niveau technologique. Aujourd'hui, les contraintes financières — carburant, taxes, etc. — justifient ce véhicule économique, d'autant que ce marché est actuellement largement occupé par les étrangers. Il est urgent que les constructeurs français ne reportent pas indéfiniment la sortie des voitures populaires et économiques, alors que les études sont déjà très avancées. Pourquoi Renault se refuse-t-il toujours à construire le véhicule de type R 2 ?

Moderniser l'outil de production, c'est lancer des études et des recherches sur les nouvelles techniques et les nouveaux matériaux pour accroître la solidité, alléger les véhicules, économiser l'énergie et garantir la sécurité. Dès à présent, il faut prévoir la sortie de nouveaux modèles en anticipant sur les besoins nouveaux.

Moderniser l'outil de production, c'est aussi s'atteler avec audace aux technologies de pointe telles que la robotique, les automatismes, les ateliers flexibles ou les commandes assistées. C'est avoir le souci du progrès social et de la qualification comme source d'efficacité nouvelle.

La relance d'une production nationale compétitive suppose des moyens financiers et ils existent ! La mise en œuvre de politiques financières saines suppose de réduire les investissements à l'étranger et les emprunts coûteux qu'ils entraînent.

La nationalisation du secteur bancaire et du crédit doit permettre de maintenir un haut niveau d'investissement par des sources de financement diverses — à long ou à court terme — en cohérence avec un objectif d'inflation à 8 p. 100. Cela suppose de revoir les systèmes fiscaux et les prêts à l'exportation qui favorisent la fuite des capitaux.

Le ministre du budget vient de reconnaître, fort justement, que « nombreux sont ceux qui attendent que la banque se mette au service de l'industrie ». C'est en effet une nécessité urgente.

Au demeurant, nous soutenons vos intentions d'obliger les entreprises à rendre régulièrement publiques leurs principales décisions financières. Nous proposons d'étendre ces dispositions aux différents holdings financiers de l'automobile afin de rendre leur activité transparente.

Il convient également de prendre des mesures pour modifier la pratique actuelle des constructeurs qui consiste à rechercher la marge maximum en France pour maintenir leurs ventes à l'étranger. Cette politique est, à terme, suicidaire. Elle conduit à livrer sur le marché français un produit moins compétitif. C'est ainsi que, de 1978 à 1981, le prix des voitures françaises a augmenté, en France, de 46 p. 100 contre 31 p. 100 pour les voitures étrangères.

Aujourd'hui, les retouches, les rebuts détériorent les coûts et la qualité et alourdissent les frais de garantie. Il faut réduire les coûts. Cela peut s'obtenir par l'introduction de techniques nouvelles, par la formation professionnelle, la modification du contenu du travail et la diminution des cadences.

Il est possible d'améliorer l'image de marque des voitures françaises par le lancement, dans les entreprises, d'une campagne sur la qualité.

Parallèlement, il convient de réduire les achats d'équipements à l'étranger pour les fabriquer en France, car la compétitivité dépend aussi des fournisseurs. Les machines-outils, les systèmes électroniques, les éléments mécaniques que nous importons entrent pour une grande part dans le coût final du véhicule.

Il est donc nécessaire d'obtenir des constructeurs toutes les données sur leur politique d'achats, afin d'examiner la situation pays par pays, produit par produit, et de se fixer des objectifs de réduction en ce qui concerne la part des importations.

Outre la nécessité de développer des secteurs de pointe comme la machine-outil, il importe d'envisager dès maintenant les formes d'une coopération avec le secteur nationalisé pour répondre aux problèmes que pose la réalisation de produits et d'innovations à des prix compétitifs.

Enfin, il faut poser le principe d'une coopération entre Renault et P.S.A. en termes nouveaux, tout en préservant l'originalité et l'identité technologique et commerciale de chaque constructeur.

Investir en France pour assurer les progrès de l'industrie automobile est inséparable de la place occupée par les hommes dans la production.

Ce sera ma seconde question, monsieur le ministre d'Etat : quelles mesures comptez-vous prendre pour donner, à ceux qui produisent les richesses, toute leur place ?

Le développement de l'industrie automobile exige de s'appuyer résolument sur la révolution scientifique et technique comme sur une gestion démocratique des entreprises.

Toute avancée de la technique moderne nécessite des ouvriers modernes, c'est-à-dire qualifiés et dotés de responsabilités. Cette nouvelle citoyenneté exige des salariés bien rémunérés, bien formés, travaillant sans cadence excessive. C'est là la condition de l'innovation, de la qualité, de la suppression des gâchis et de la réduction des coûts.

Enfin, l'existence de salariés dotés de responsabilités est le plus sûr moyen de faire les bons choix stratégiques, industriels et financiers pour le développement de l'entreprise.

Il faut donc relever les salaires, réexaminer les grilles hiérarchiques, engager un vaste plan de formation permanente, de mise à jour des connaissances et de recyclage pour toutes les catégories de salariés ; il faut embaucher dès maintenant de nombreux jeunes formés aux techniques qui seront généralisées dans les prochaines années.

Il importe également d'ouvrir, ou de réouvrir, les centres de formation internes des entreprises ; de tirer profit du plan Rigout pour fournir des emplois qualifiés aux seize-dix-huit ans ; de créer des centres d'apprentissage et des I.U.T. en prise avec la réalité de la production, afin de permettre à la jeunesse d'être partie prenante dans la relance de la production automobile en France.

Il faut, enfin, avancer vers la suppression du travail sur chaînes, du travail non qualifié.

S'agissant des comités d'entreprises, ceux-ci, à nos yeux, doivent avoir les moyens d'intervention sur des questions décisives comme celles qui concernent la politique d'achat, la coopération internationale, l'investissement, le développement technologique, la formation des prix, etc. Ils doivent être informés sur la gestion au niveau de chaque atelier et service.

Tels sont, monsieur le ministre, les fondements d'une politique véritablement nouvelle de l'automobile française.

Nous proposons d'accroître la production pour accroître l'emploi, de développer la recherche, d'être compétitifs. C'est tout le sens de notre action avec le Gouvernement d'union de la gauche. Nous appelons les travailleurs à agir pour cette grande tâche nationale. C'est leur intérêt comme c'est celui de tout le pays. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

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

M. Daniel Millaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, notre collègue M. Pierre Vallon a déposé sur le bureau du Sénat une question orale avec débat relative à la situation de l'industrie automobile française.

Au cours de la dernière séance réservée aux questions d'actualité, M. Vallon avait interpellé le Gouvernement sur cette question et il aurait sans nul doute souhaité prendre la parole dans ce débat intéressant et important. Malheureusement, il est tenu aujourd'hui éloigné de Paris. Sachant que je m'inquiétais également de ce problème, il m'a demandé d'associer son nom à

mon intervention, ce que je fais au début de mon propos, lequel se situera, je le crains, à l'opposé du développement de notre estimé collègue qui vient de me précéder à cette tribune.

Tout se passe aujourd'hui comme si l'automobile française, à l'image d'un bolide, après un long parcours en tête de la course, subissait hoquets et soubresauts, signes avant-coureurs de la panne.

Au moment où il aborde la phase la plus critique de son histoire, ce secteur pilote de l'industrie française doit-il supporter seul le poids lourd de cette alternative : le déclin ou la reprise ?

La crise actuelle a des causes multiples qui sont tout à la fois économiques, politiques et sociales. Pourtant, il y a encore trois ans, la perspective d'une telle crise aurait provoqué sourires et scepticisme. Et puis l'horizon s'est obscurci avec l'impact inévitable du second choc pétrolier, la montée du péril japonais et les prémices d'une véritable guerre commerciale mondiale.

La production mondiale, tous véhicules confondus, a chuté en deux ans de 9,4 p. 100, passant de 41,4 millions d'unités à 37,5 millions d'unités.

En France, la production a fléchi de 23 p. 100 et les exportations de 17,9 p. 100, tandis que la balance du commerce extérieur se dégradait, le solde diminuant de 7,8 p. 100, puis de 6,5 p. 100 en 1980 et 1981.

Enfin, alors que nous étions parvenus jusque-là à contenir la part des voitures importées sur notre propre marché aux environs de 22 p. 100, les groupes étrangers ont réussi, d'un coup, une véritable percée, s'adjudgeant en 1981 — ces chiffres ont déjà été donnés — 28 p. 100 du marché. Malgré les déclarations officielles, l'année 1982 promet d'être pire encore, en dépit d'une reprise de la consommation qui permettra sans doute une légère amélioration de la production mais qui, surtout, a fait la part belle aux importateurs. En effet, après un léger recul en début d'année, ces derniers ont encore amélioré leur score au cours du premier semestre, avec 28,6 p. 100 des ventes.

En juillet 1982, plus de quatre voitures sur dix achetées en France ont été importées. Le mois d'août a confirmé cette tendance avec près du tiers d'automobiles venant de l'étranger, ce qui porte le taux de pénétration à plus de 30 p. 100. Encore ne prend-on pas en compte, dans ces chiffres, les importations réalisées par les constructeurs français eux-mêmes, c'est-à-dire des voitures fabriquées sous leur contrôle à l'étranger, ce qui porterait l'ensemble des voitures importées à plus de 40 p. 100 du marché.

Sans doute, jusque-là, la résistance des groupes français à la pénétration étrangère était-elle exceptionnelle en Europe et même dans le monde, mais la dégradation de ces positions n'en est pas moins inquiétante, et elle sera probablement durable.

Les résultats de septembre ne modifient pas cette tendance, même si le marché français est seul en Europe à rester très porteur et est en augmentation de 12,5 p. 100 sur septembre 1981, car les étrangers — vous le savez, monsieur le ministre d'Etat — ont fait des malheurs sur ce marché alors que la production française reste encore désorganisée.

Pour finir, les constructeurs français sont aussi bousculés hors des frontières avec une chute de leurs exportations de 28 p. 100 en deux ans dans le Marché commun et de 18 p. 100 dans les autres pays d'Europe.

Ces résultats désastreux sonneraient-ils le glas de l'industrie automobile française ? Connaîtrait-elle le sort peu enviable de la sidérurgie ?

Elle se défend dans un contexte difficile, fait de conflits sociaux, de charges accrues, de blocage des prix, de différentiel d'inflation, qui favorisent l'offensive étrangère.

Chacun devrait s'accorder à reconnaître que le coût des conflits sociaux qui ont affecté tour à tour Renault à Flins en avril, Citroën à Aulnay-sous-Bois en mai, Talbot à Poissy en juin, a fortement altéré, voire complètement modifié les résultats commerciaux de cette industrie, cela au moment des ventes importantes qui s'effectuent, comme chaque année, à la veille des vacances.

La rançon versée à ce véritable kidnapping de la production pourrait bien faire les subventions ou les licenciements de demain.

On ne tire pas sur une ambulance ; or, le fait est que, depuis quelques mois, l'industrie automobile est devenue une cible sociale.

L'orchestration des conflits a fait perdre plus de 100 000 voitures et ne facilitera pas la reconquête du marché intérieur.

En effet, la contre-offensive de l'industrie automobile française, avec le lancement de toute une gamme de modèles nouveaux et performants, s'est trouvée privée d'une grande partie de ses effets. La plupart des ventes manquées pour cause de grèves font, en effet, l'affaire de la concurrence étrangère.

Consciente ou non de ce que l'automobile constitue l'industrie pilote de la France, une centrale syndicale semble avoir décidé d'en faire son terrain d'action privilégié.

M. Guy Schmaus. La C.S.L. ? (*Rires.*)

M. le président. Ne répondez pas ! Ne vous laissez pas interrompre ! Continuez !

M. Daniel Millaud. Je résisterai, monsieur le président ! (*Sourires.*)

M. le président. Il faut toujours résister !

M. Daniel Millaud. Il a suffi de quelques personnes déterminées à paralyser la production par tous les moyens pour qu'apparaissent la violence et un malaise certain, dépassant largement le cadre des relations sociales dans l'entreprise. La passivité des pouvoirs publics évitant de faire appliquer des décisions de justice a fait le reste.

Ce n'est pas un hasard si la majorité des blessés qu'il faut déplorer se trouve dans les rangs des cadres et de la maîtrise et dans ceux du personnel non gréviste.

Le jeudi 4 novembre, dans cet hémicycle, lors d'une séance de questions au Gouvernement que j'ai évoquée au début de mon propos, mon collègue M. Pierre Vallon a demandé au Gouvernement de justifier son attitude face à ces actes de sabotage perpétrés, semble-t-il, en toute impunité.

Malheureusement, rien dans la réponse qui lui a été transmise ne laisse clairement apparaître la volonté de réagir fermement à une telle tentative de désorganisation de la production.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, quels moyens vous entendez mettre en œuvre pour assurer aux milieux industriels un règlement social solide et durable avec les syndicats et un concordat amiable avec un gouvernement qui prône « la reconquête du marché national ».

Face à ce problème, deux exemples par-delà les frontières me semblent intéressants : d'abord, le mauvais, celui de l'automobile britannique, ruinée par les grèves à répétition et la dégradation de la productivité ; le bon, celui de Fiat, qui était hier l'industrie malade de l'Europe. Les grèves s'y succédaient. Or, on n'en a plus connu une seule depuis septembre 1980. Les effectifs ont diminué, sans manifestations, de 141 200 en 1979 à moins de 100 000 en 1981. La productivité y est passée simultanément de 14 à 20 voitures par jour et par ouvrier. Redevenues compétitives, les Fiat progressent partout en Europe : le groupe y a équilibré l'an dernier une activité automobile, naguère déficitaire.

A l'inverse, depuis 1982, les charges de l'industrie française n'ont cessé d'augmenter. Le contrat de solidarité, la cinquième semaine de congés et la réduction de la durée du travail...

M. Guy Schmaus. Quelle horreur ! (*Sourires.*)

M. Daniel Millaud. Je résisterai, mon cher collègue ! (*Nouveaux sourires.*)

...ont augmenté la masse salariale de 7,8 p. 100.

S'ajoutant à tout cela, le blocage des prix est venu gêner davantage encore les constructeurs. Annoncé à la mi-juin, il a interdit aux constructeurs français de répercuter les augmentations, tout comme ils ont dû partiellement amortir la hausse de 1 p. 100 de la T.V.A. sur les véhicules utilitaires.

Pendant cette période, chaque point perdu par rapport à l'inflation coûtait aux groupes français de 350 à 450 millions de francs, période que les étrangers ont su mettre à profit. La faible hausse du 11 octobre de 4 p. 100 est à peine suffisante pour permettre aux Français de tenir jusqu'au début de l'année prochaine.

De plus, l'enthousiasme du dernier salon de l'automobile, l'augmentation sensible du nombre de visiteurs et le fort courant de vente concrétisé par le gonflement des carnets de commande ne doivent pas occulter le caractère largement artificiel de ce semblant de reprise, les clients passant commande à des prix

bloqués, même s'ils ne veulent pas de leur nouvelle voiture avant la fin de l'année. La hausse récente risque fort de mettre un terme à ces achats de précaution.

Alors même que les constructeurs français devraient dégager des bénéfices pour investir, ils seront contraints de se battre pour limiter les pertes dues au blocage, aux grèves et aux avantages sociaux de 1982.

Le véritable problème est celui des prix et donc de la compétitivité. Or, comment jouer sur les coûts de production quand les frais de personnel représentent 80 p. 100 de la valeur ajoutée, pourcentage qui risque de croître encore compte tenu des options du Gouvernement ?

Ignorer trop longtemps une telle évidence risque de coûter très cher à l'industrie automobile !

C'est là également un problème, un grave problème, que celui des différentiels d'inflation existant entre la France et ses principaux partenaires. Ces différentiels d'inflation ont creusé, surtout depuis 1979, des écarts de coûts généralement défavorables aux firmes de notre pays.

Forts de ces avantages, les groupes ouest-allemands ont pu, depuis deux ans et demi, jouer sur les prix en France, tandis que les Français s'épuisaient à contenir leur marge outre-Rhin pour conserver leur part du marché.

Les Français vendaient en 1979 quelque 280 000 véhicules outre-Rhin ; ils en ont vendu 100 000 de moins l'année dernière. Les Allemands, eux, livraient chez nous quelque 180 000 automobiles ; en 1981, ils en ont vendu près de 270 000, soit un tiers de plus.

Il a fallu deux dévaluations pour remettre ces derniers à peu près à niveau, l'écart restant considérable par rapport aux Américains et aux Japonais.

Si les réajustements monétaires ont pu redonner une bouffée d'oxygène à Renault et à Peugeot, la recette n'est pas indéfiniment renouvelable et l'on comprend qu'il soit, là aussi pour des raisons politiques, malaisé à un gouvernement de décider des dévaluations en cascade.

D'ailleurs, la dévaluation du 13 juin dernier n'est certainement pas suffisante. Il s'en faut de 2,5 à 3 p. 100 qu'elle annule entièrement le différentiel creusé depuis le début de l'année 1979.

Certes, elle élimine une partie des handicaps, mais elle aurait dû intégrer l'anticipation de ses propres effets et ne pas se borner à apurer le passé.

A talent égal, à énergie égale, l'entreprise française est, dans une telle compétition, condamnée.

Car, si le Gouvernement reste impuissant, si l'inflation continue de gonfler les coûts nationaux, c'est sur les entreprises productrices que la contrainte est reportée et là elle devient mutilante.

Et que dire de l'emploi ? Le chiffre des réductions d'emplois — moins 29 480 — ne traduit pas la réalité. Il faut y ajouter les effectifs conservés en fonction de considérations non pas économiques, mais sociales. Dans les effectifs conservés, figurent des personnels qui auraient été licenciés si l'on avait obéi à l'exigence de la productivité et si le Gouvernement n'avait pas fait pression ; il s'agit d'environ 35 000 emplois. Cela coûte au moins 4 milliards de francs à l'industrie automobile.

Ces chiffres, traduits en terme de productivité, représentent une régression de 6 p. 100 en deux ans, alors que, dans le même temps, le taux moyen des progrès de productivité chez nos concurrents a augmenté d'au moins 5 p. 100 l'an.

Pouvez-vous, monsieur le ministre, dire au Sénat quelles sont les modalités que le Gouvernement a prévues pour couvrir ces pertes ? Car, si l'on procède par un relèvement des prix, c'est un handicap supplémentaire qui risque d'accroître la perte de marché. Des subventions de l'Etat, qui viendraient elles-mêmes ou de l'impôt ou de l'inflation, représenteraient un prélèvement sur la substance des entreprises productrices. Si l'on fait appel à l'emprunt et, dans ce cas, à des taux inflationnistes, ils feront des entreprises surendettées de véritables intoxiquées de l'inflation.

Gênés sur leur propre territoire, contraints sur leurs marchés traditionnels à de lourds sacrifices, les constructeurs d'automobiles français ont donc une rude partie à jouer. Parviendront-ils à se maintenir, comme depuis dix ans, au rang des meilleurs ou seront-ils contraints de lâcher prise ?

La réponse dépend de leur capacité financière. C'est sur cette dernière incertitude que je voudrais, monsieur le ministre, que vous précisiez les intentions du Gouvernement.

Une étude de la C.E.E., publiée il y a quelques mois, a chiffré à environ 35 milliards de dollars les projets des constructeurs européens pour les trois à cinq prochaines années. Même si les programmes d'investissement sont révisés en permanence, un tel chiffre donne une idée assez impressionnante des efforts entrepris et à entreprendre. Comme leurs confrères européens, les constructeurs français n'ont pas le choix pour rester compétitifs et accroître leurs chances face à l'offensive américaine qui se développe et face à l'agressivité des Japonais.

Or, l'année 1982, dont on attendait de nettes améliorations, risque, du fait des grèves et du blocage des prix, de se révéler à nouveau catastrophique du point de vue des bénéfices. Dans ces conditions, l'équilibre d'exploitation, frais financiers compris, qui devait être retrouvé cette année, ne le sera pas pour Peugeot et Renault, qui devraient enregistrer à nouveau des pertes.

Dans ces conditions, il est difficile — sauf à sacrifier l'essentiel : les investissements — de réduire plus avant les frais.

Les réductions déjà annoncées ne risquent-elles pas de nuire à la compétitivité française ?

Les exemples étrangers ne manquent pas pour démontrer qu'un redressement ne peut être que le résultat d'une politique d'investissement axée sur un vigoureux effort de qualité et de rénovation.

L'Etat peut-il rester indifférent devant un tel enjeu et quelle place prendra-t-il dans cet effort de rétablissement financier ?

Aujourd'hui, on est loin d'un plan global de redressement de l'industrie automobile du type de ceux qui ont été mis en place dans d'autres branches de l'économie.

Il est difficile de conclure une description des difficultés que rencontre actuellement l'industrie automobile française, sans évoquer même brièvement ses atouts.

En effet, d'une part, il faut compter sur l'innovation, la technique et l'investissement dans des méthodes de production plus modernes. Des efforts très importants ont été engagés par les deux groupes, dont ils ne tirent pas encore tout le profit escompté.

Plus globalement, l'industrie automobile française représente un énorme capital technologique, une créativité française et un poids important dans l'économie nationale.

Si nous ne voulons pas détruire totalement cette branche, qui est le symbole et le fer de lance de la croissance économique de notre pays, il serait temps de penser à sa relance, car l'enjeu va bien au-delà des personnes employées directement par l'automobile. Mais, à l'évidence, si, pour une raison ou pour une autre, l'industrie française de l'automobile devait brutalement régresser, la transition menant à un nouvel équilibre prendrait tous les aspects d'une longue et douloureuse reconversion et le niveau de vie de l'ensemble des Français en serait affecté d'une manière ou d'une autre.

J'ai peut-être été un peu long, monsieur le ministre, mes chers collègues, mais telles étaient les observations que je voulais, le plus rapidement possible, vous présenter et j'espère, monsieur le ministre, que vous nous apporterez au nom du Gouvernement des perspectives encourageantes dans un domaine auquel les Français ont été de tout temps particulièrement attentifs. (M. Louis Boyer applaudit.)

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, si l'industrie automobile rencontre depuis quelques années une période moins faste, il faut en chercher la cause dans l'état du marché, dans la manière dont ces entreprises sont gérées, dont les programmes d'investissement sont conduits et dont le personnel est associé à leur progrès.

Le Gouvernement se préoccupe de la situation de l'industrie automobile française. Je dois dire qu'en l'espace de quelques mois, depuis quatre mois que j'ai la responsabilité de ce ministère, un certain nombre de décisions intéressant l'automobile sont intervenues : ainsi la création d'un institut de participation, l'I.D.I.C.A., géré par l'institut de développement industriel — l'I.D.I. — pour favoriser le financement des fournisseurs et sous-traitants automobiles ; ensuite le financement du programme de recherche pour les véhicules « trois litres au 100 » à l'horizon 1990. J'ai d'ailleurs déjà financé ce programme l'an dernier en tant que ministre de la recherche et de la technologie. Mais cet effort doit être poursuivi et amplifié.

Enfin, le Gouvernement a fait un effort en ce qui concerne la situation de l'industrie automobile en acceptant l'augmentation de 4 p. 100 du prix des véhicules au premier novembre dernier.

Mais il est vrai que l'évolution de la situation, qui n'est d'ailleurs pas propre à la France, appelle une analyse et un diagnostic plus approfondis ainsi que des mesures mieux coordonnées.

Je rappelle que l'industrie automobile a très largement contribué au développement économique de notre pays et qu'elle doit faire face à des mutations importantes sur le plan mondial, notamment à la concurrence des automobiles japonaises qui, sur les marchés de l'Afrique francophone par exemple, occupent aujourd'hui une place équivalente à celle des voitures françaises.

Mais une chose est sûre : en France, le marché ne se porte pas mal, monsieur Millaud, puisqu'il est en augmentation de 10 p. 100 cette année par rapport à l'année dernière. Par conséquent, il incombe largement aux entreprises de prendre la part de ce marché qu'elles ont, normalement, tous les moyens de maîtriser.

Assurément, depuis un certain nombre d'années — mais ce phénomène n'est pas nouveau, puisqu'il date de 1974 — le renchérissement régulier du coût de l'énergie a incité les usagers à s'orienter de plus en plus vers des modèles à faible consommation de carburant, ce qui entraîne une évolution technologique considérable. On en est arrivé à considérer qu'un constructeur qui n'est pas capable de lancer, à intervalles réguliers, des modèles nouveaux est un constructeur peu à peu repoussé du marché. Grande est donc l'importance de la capacité d'innovation technologique.

Force est de constater l'augmentation du taux de pénétration des marques étrangères sur le marché français. Ce taux de pénétration est passé de 22 p. 100, en 1979, à près de 30 p. 100 pour les neuf premiers mois de 1982. Il est essentiellement le fait des marques allemandes qui ont bénéficié du différentiel d'inflation entre la France et la République fédérale d'Allemagne et de l'essor du marché français, seul marché à connaître, je le répète, une croissance sensible cette année par rapport à la période correspondante de 1981.

Il faut dire les choses clairement : les difficultés sociales qui ont pu se produire n'expliquent pas à elles seules cette évolution. Il ne faut pas se réfugier dans des explications trop faciles. A bien des égards, il conviendrait de réfléchir sur ces difficultés sociales pour saisir ce qui est en cause et le sens dans lequel il faut s'orienter pour rendre ces industries plus compétitives. Cela suppose, à coup sûr, une main-d'œuvre mieux associée, mieux qualifiée, participant davantage au progrès et à la qualité de cette industrie qui est vitale et qui doit le demeurer.

Je le dis d'autant plus volontiers que l'industrie française n'est nullement en retard sur le plan technique. Les voitures françaises sont déjà les plus économes en carburant. Ainsi, la Samba de Talbot et la Renault 5 sont en tête du classement des voitures les plus sobres en Europe.

Le Gouvernement, je l'ai dit, s'attache en particulier à encourager l'effort technologique des constructeurs français. Nous poursuivons le programme de recherche visant à réaliser d'ici à quelques années des prototypes de voitures consommant trois litres aux 100 kilomètres, avec une perspective de commercialisation d'ici à la fin de la décennie. Ce programme mobilise non seulement les constructeurs, mais aussi l'ensemble de leurs fournisseurs et des centres de recherche.

Par ailleurs l'automobile aura la place qui lui revient dans le plan de développement de la filière électronique, annoncé récemment par le Gouvernement. Il y a, je crois, un carrefour technologique intéressant entre, d'une part, la filière électronique et, d'autre part, l'industrie automobile, et plus généralement la mécanique. Par conséquent, on peut considérer que de nombreuses recherches doivent être encouragées dans maints domaines.

S'agissant des grands équilibres qui ont été évoqués, notamment par M. Millaud, il convient d'insister sur le fait que le prix des automobiles françaises a beaucoup augmenté depuis quelques années, comme l'a d'ailleurs rappelé tout à l'heure M. Schmaus ; que, par ailleurs, un ajustement monétaire est intervenu au mois de juin dernier, après celui du mois d'octobre 1981. On peut considérer que, par rapport au cours du deutschemark, la situation compétitive de l'industrie est aujourd'hui, si l'on s'en tient simplement aux données de prix et de change, à peu près au niveau où elle était en 1980.

Puisque j'évoquais tout à l'heure les problèmes de prix, de salaires, je dirai que la politique mise en œuvre par le Gouvernement et tendant à ralentir l'inflation est de nature à infléchir une évolution, en effet, préjudiciable et qui résultait du choix consistant à faire entrer le franc dans le système monétaire européen sans avoir jugulé l'inflation, ce qui, je le rappelle, a été le fait du Gouvernement de M. Barre qui a choisi cette politique,

sans s'assurer des conditions dans lesquelles elle pouvait être poursuivie. Je crois qu'il est utile de le rappeler. Il me semble donc que, si redressement il y a, il a été entamé voilà peu, voilà quelques mois, mais qu'il devrait porter ses fruits.

Sur le plan de l'outil de production, l'industrie automobile mène, depuis plusieurs années, un effort soutenu de modernisation, notamment pour le développement de la productique. Les usines les plus récentes dans le Nord et la Lorraine bénéficient des derniers acquis technologiques. Globalement, les investissements d'automatisation des constructeurs automobiles ont doublé en deux ans, de 1979 à 1981, et je souhaite qu'effectivement cette politique soit poursuivie. Il faut que les deux grands constructeurs français continuent dans cette voie.

Le quatrième aspect est celui de la formation. M. Schmaus a eu raison de dire tout à l'heure que ceux qui produisent doivent trouver dans l'entreprise toute leur place et que l'industrie automobile a besoin, effectivement, d'ouvriers mieux qualifiés et bien rémunérés. L'introduction de techniques de production avancées, l'amélioration de la qualité de la production, nécessaires dans le contexte de la concurrence internationale, vont de pair avec une élévation du niveau de la qualification. J'insiste sur cette notion de qualité car elle est extrêmement importante et je suis convaincu que la voiture française peut se signaler par une qualité tout à fait remarquable. Pour cela, la participation active du personnel est nécessaire à la maîtrise de l'introduction des technologies de pointe dans les méthodes de fabrication de l'industrie automobile.

Le Gouvernement se préoccupe de favoriser cette évolution. Dès à présent, le rôle d'assistance technique et de formation que l'association pour le développement de la production automatisée peut jouer va être renforcé en créant des antennes régionales qui seront plus directement en contact avec les petites et moyennes entreprises, en particulier les sous-traitants de l'industrie automobile. Qui ne voit qu'il s'agit, à la fois, de mener une profonde mutation technologique, ainsi qu'une évolution des méthodes sur le plan des rapports sociaux.

C'est un pari global que l'industrie automobile doit relever et gagner, un pari que le Gouvernement est prêt à appuyer.

Je voudrais maintenant évoquer le problème de la sous-traitance. En effet, les achats de composants représentent environ 50 p. 100 du coût d'un véhicule. Je l'ai dit tout à l'heure, j'ai créé récemment un institut de développement des composants automobiles, l'I.D.I.C.A., qui associe à son capital les deux constructeurs automobiles, l'I.D.I. et divers établissements financiers. L'I.D.I.C.A. doit permettre de consolider le secteur des fabricants d'équipements automobiles qui emploie 120 000 personnes en encourageant l'innovation et l'investissement.

Innovation et investissements sont, en effet, les clés du succès de l'industrie automobile de demain.

Bien entendu, je n'ai pas épuisé un sujet qui est extrêmement vaste, qui mobilise toute l'attention du Gouvernement.

De nombreuses mesures sont d'ailleurs prises à intervalles rapprochés. Je veux évoquer l'accord industriel qui est intervenu, le mois dernier, entre Renault et les cars et les bus du Mans. Bien d'autres dossiers sont encore en cours d'examen. Dans mon esprit, il s'agit essentiellement d'encourager l'investissement et la modernisation des unités de production, de faire en sorte que la recherche « amont » sur des thèmes mobilisateurs soit développée, en particulier pour la mise au point de modèles nouveaux de véhicules, qu'il s'agisse d'électronique, de céramique, de réduction de la consommation de carburant.

Sur tous ces plans, il y a beaucoup à faire, mais quelle que soit la bonne volonté des pouvoirs publics, il faut aussi que dans les entreprises, chacun à son niveau, se mobilise. Ce n'est pas seulement l'affaire des directions, c'est aussi l'affaire de l'encadrement, des techniciens, des ingénieurs, des ouvriers ; un esprit nouveau, combatif est, je crois, nécessaire.

L'industrie automobile française rencontre des difficultés. Elle possède de solides atouts ; il faut qu'elle les joue. Le marché en France continue à se développer ; tout montre que dans notre pays existent encore des possibilités importantes pour peu que la demande des ménages reste soutenue. Il faut que nos entreprises se mettent en mesure de relever ce défi. Le Gouvernement, en ce qui le concerne, est décidé à les y aider. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Guy Schmaus. Je demande la parole.

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

M. Guy Schmaus. Je vous remercie, monsieur le ministre d'Etat, des informations que vous nous avez données et de vos affirmations concernant la volonté du Gouvernement de suivre avec beaucoup d'attention le développement de l'industrie automobile dans notre pays et d'y contribuer.

Vous avez relevé un certain nombre de mes observations en disant qu'elles étaient exactes et on peut noter le fait que nous avons les mêmes préoccupations.

Je voudrais, cependant, faire une observation au sujet des usines automobiles de la région parisienne : j'ai évoqué cette question dans mon intervention en soulignant, en particulier, qu'un certain nombre de ces usines automobiles, notamment l'usine Citroën, étaient menacées. Sous le prétexte inexact de vétusté, la direction du groupe veut fermer certaines usines dans les années qui viennent : je pense en particulier à l'usine Citroën de Clichy et à celle de Nanterre dont on a déjà programmé la fermeture. Or il s'agit d'unités de production dont la valeur et le savoir-faire sont grands et qui comportent un potentiel technique et humain de haut niveau. L'usine Citroën de Clichy, par exemple, est une des fonderies les plus modernes d'Europe, dans laquelle un certain nombre de processus et de procédés nouveaux ont été expérimentés. Il serait donc criminel, à mon avis, de laisser le constructeur français d'automobiles Citroën fermer dans très peu de temps cette usine où 6 000 travailleurs étaient employés il y a quelques années et où il n'y en a plus que 2 000 actuellement.

J'avais eu l'occasion de rencontrer à ce sujet votre prédécesseur, M. Dreyfus, le 16 septembre 1981, et nous devions poursuivre une négociation, en tout cas essayer de rechercher des solutions. Je vous ai dit tout à l'heure que les communistes de l'usine, qui ne prétendent pas avoir la science infuse, avaient un certain nombre d'idées sur la question. Aussi, je souhaiterais que nous nous rencontrions avec vos collaborateurs pour que vous nous aidiez à trouver le chemin de la négociation avec la direction de Citroën, et cela en vue de sauvegarder ces unités de production de haut niveau, de les développer et d'offrir ainsi de nombreux emplois aux travailleurs très qualifiés de la région parisienne. (*MM. Dumont et Parmantier applaudissent.*)

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

M. Daniel Millaud. Ce débat est très intéressant, mais je n'y ajouterai que quelques mots afin de ne pas le prolonger. En effet, même s'il durait des heures, nous n'arriverions pas à aller au fond du problème.

Je voudrais simplement relever, monsieur le ministre, un aspect de la question que nous n'avons, ni les uns ni les autres, abordé au fond. C'est celui de la robotisation de l'industrie automobile française. Je suis absolument convaincu — je vous avais un peu tendu la perche en vous citant l'exemple de Fiat — que, si l'industrie automobile française veut redémarrer, ce redémarrage sera douloureux car il passera par des réductions d'emplois considérables, les emplois humains étant remplacés, sinon en totalité, du moins en grande partie, par des robots. L'ouvrier français sera peut-être beaucoup mieux payé qu'il ne l'est aujourd'hui, mais nous nous trouverons face à un problème douloureux à résoudre. Il nous faudra donc, un jour ou l'autre, monsieur le ministre, revenir plus longuement sur cette question.

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat. Je répondrai d'abord à M. Schmaus que, s'il souhaite être reçu à mon cabinet pour examiner les problèmes qui se posent dans ces usines, il le sera.

Il est évident que la stratégie du groupe Citroën-Peugeot n'appartient pas au Gouvernement. Celui-ci, en effet, n'est pas en mesure de rendre compte de toutes les décisions qui sont prises par les responsables d'entreprises. Il est effectivement souhaitable de maintenir et de développer le potentiel qui a été accumulé. Dans quelles conditions ? Je me tourne vers M. Millaud, qui m'a parlé de « robotique ». J'emploierai plutôt le mot « productique ». En tout cas, le développement de nouvelles technologies doit faire l'objet d'une concertation avec les travailleurs, car l'introduction de nouvelles technologies remet en cause les procédés de production, implique souvent des mutations, aboutit aussi à une meilleure qualification de la main-d'œuvre, peut permettre de la rémunérer dans des conditions bien supérieures, ce qui est d'ailleurs une manière de résoudre le problème.

Avec le raisonnement que j'entends quelquefois développer, selon lequel il ne faudrait pas faire appel à telle ou telle technologie qui serait la source de suppressions d'emploi, on aurait naturellement conservé les emplois de cocher de diligence et on n'aurait jamais fait ni le chemin de fer ni l'automobile.

Il y a un progrès technique dont nous ne maîtrisons pas le rythme mais que nous pouvons infléchir dès lors que nous choisissons d'y participer. Cela suppose évidemment un large et profond débat, débat que je m'efforce d'initier. Pas plus tard que dans trois jours, en effet, j'organise des « Journées de politique industrielle », à la Maison de la chimie, pour lancer une vaste réflexion sur ce que doit être la mutation de l'industrie française : mutation technologique, mutation sociale aussi. Il faut bien voir que l'une va avec l'autre.

C'est un grand pari ; il faut le relever de manière dynamique. Le secteur de l'industrie automobile est un bon exemple, peut-être même est-ce l'un des meilleurs exemples de ce que nous serons capables de faire.

Je souhaite que le débat se poursuive, mais comme vous l'avez dit, monsieur Millaud, il pourrait durer très longtemps. C'est une énorme affaire qui est au cœur de l'industrie française. Il s'agit là d'un pôle de développement de capacités, de compétitivité, que nous devons absolument sauvegarder. L'optimisme et l'élan de la démocratie sont des atouts pour sauvegarder ce potentiel ; encore faut-il que les deux groupes français sachent relever ce défi, avec le Gouvernement, qui est tout disposé à les y aider, s'ils veulent bien s'aider eux-mêmes.

M. le président. Mes chers collègues, nous venons d'assister à un débat fort intéressant. Je regrette vraiment qu'il se soit déroulé devant un aussi petit nombre de sénateurs.

Personne ne demande plus la parole ?...

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 5 —

INDUSTRIE DE LA MANUTENTION

Discussion d'une question orale avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Louis Boyer appelle l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, sur la situation de l'industrie de la manutention en France, à la suite des difficultés rencontrées par la société Fenwick. Il lui demande quelles dispositions entend prendre le Gouvernement pour éviter la disparition de ce secteur industriel qui, avec la sous-traitance, occupe près de 10 000 personnes. (N° 126.)

La parole est à M. Boyer, auteur de la question.

M. Louis Boyer. Monsieur le ministre d'Etat, j'ai été amené à vous demander, à travers les difficultés que connaît la société Fenwick, comment vous envisagez l'avenir de l'industrie de la manutention en France.

Cette industrie présente deux aspects : la manutention extérieure et la manutention intérieure.

La manutention extérieure, dont la principale unité est représentée, en France, par la marque Manitou, est déjà en partie sous contrôle japonais, avec possibilité future d'envahissement vers d'autres activités.

Je voudrais vous entretenir plus particulièrement de la manutention intérieure, qui intéresse environ 10 000 emplois en 1982 contre 17 000 voilà dix ans. Deux sociétés représentent principalement cette activité en France : Fenwick et Saxby.

Fenwick a fait l'année dernière cent millions de francs de pertes pour un chiffre d'affaires de huit cents millions, et ne survit actuellement que grâce à l'aide des banques nationalisées, c'est-à-dire de l'Etat.

Saxby, qui jusqu'à maintenant avait une situation saine, commence à perdre de l'argent, et si aucune solution n'est trouvée, nous allons rapidement vers une disparition totale de la branche française de la manutention.

Les importations étrangères représentaient, en 1970, 25 p. 100 ; en 1982, elles représenteront 55 p. 100. Cette même année 1982, la balance sur ce secteur entre nos importations et nos exportations sera déficitaire d'un milliard de francs.

Trois possibilités peuvent être envisagées : ou on laisse disparaître l'industrie française de la manutention, et c'est 10 000 chômeurs de plus avec des incidences importantes de chômage au sein des sociétés fournisseurs des deux groupes ; ou l'on vend à des groupes étrangers qui, rapidement, ne se serviront des groupes français que pour le montage de leurs propres produits et utiliseront le réseau commercial existant pour introduire d'autres produits de leur gamme, créant ainsi de nouveaux chômeurs ; ou l'on étudie — troisième solution — la création d'une nouvelle société à majorité française pour une reconquête du marché intérieur et une reprise intensive des exportations. Je pense personnellement que c'est la seule solution envisageable. En vous le disant, monsieur le ministre, je suis fidèle à un certain nombre de principes que vous avez souvent préconisés. Je vous cite : « Il faut réinvestir en France », « Nous devons garder la technologie en France », « Nous ne devons pas négliger les industries traditionnelles qui peuvent être le support de développements technologiques futurs », « Le marché intérieur doit être le support de l'exportation », « Gardons nos talents ».

Je puis vous dire, monsieur le ministre, que je suis entièrement d'accord avec vous et que je le serai encore plus si vous décidez d'appliquer ces principes à l'industrie de la manutention.

Une question vient tout de suite à l'esprit : comment traduire les intentions en forme pratique ? Si vous en avez la volonté, cela est possible.

Pourquoi l'industrie de la manutention est-elle dans la situation où elle se trouve ? Parce qu'elle a manqué d'investissements productifs et modernes, parce qu'elle a manqué d'innovation technologique dans les produits d'avenir, parce qu'elle a manqué d'agressivité à l'exportation.

Une proposition immédiate peut être envisagée, fondée sur l'opportunité technologique : évolution du produit ; évolution de la technologie d'utilisation ; opportunité des nouvelles techniques d'informatique, qui sont en accord avec les plans du Gouvernement ; opportunité offerte par la reconquête du marché intérieur pour relancer l'export à travers une équipe d'hommes motivés, une concertation syndicale et une solution nationale qui garde le centre de décision technologique et de gestion en France, sous contrôle français, avec association minoritaire avec des partenaires étrangers.

Une importante société française a déposé parmi d'autres à votre ministère un plan de robotique dans lequel existe un trou technologique : la manutention automatique. N'est-ce pas le moment, et n'est-il pas de votre rôle, d'assurer une meilleure compétitivité à ce plan ?

Si vous souscrivez à ce que je viens de vous exposer, vous pouvez, en gardant un centre de décision français, avec l'appui de prestigieux actionnaires étrangers minoritaires, reconquérir un marché intérieur en pleine dégradation, lui donner la flexibilité qui lui a manqué pour avoir une base solide d'exportation et, par une large concertation syndicale, minimiser les effets de la restructuration, la rendre durable, avec des effets, pour le personnel, qui seront beaucoup moins graves qu'une liquidation, préparer une expansion future en réduisant la balance export-import, actuellement déficitaire d'un milliard de francs, comme je vous le disais précédemment, et donner aux banques nationalisées l'espoir d'avoir des remboursements plutôt que des abandons de créance.

L'adoption de ces propositions donnerait à notre pays, qui se trouve à la pointe de la technologie, la possibilité de rendre plus performantes d'autres industries françaises, de conserver des emplois et, surtout, de les améliorer sur le plan qualitatif.

Je vous remercie par avance, monsieur le ministre d'Etat, des informations que vous voudrez bien nous donner.

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

M. Jean-Pierre Chevènement, ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie. Monsieur le sénateur, je vous ai entendu dire : « L'industrie de la manutention a manqué d'agressivité ». Je ne peux pas en avoir pour tout le monde ! J'observe une telle situation en maints domaines. Comment rendre à certaines entreprises l'agressivité qu'elles semblent avoir perdu ? Voilà une question qui n'interpelle pas que moi ; elle vous interpelle tout autant, comme elle interpelle aussi, je crois, tous les Français.

S'agissant de cette industrie, les pouvoirs publics ont engagé des négociations pour trouver une solution industrielle aux difficultés rencontrées par la société Fenwick, vous le savez. Par ailleurs, nous recherchons une solution d'ensemble pour l'in-

dustrie des chariots de manutention, qui emploie, en France, 5 000 personnes environ, avec un chiffre d'affaires de 1,2 milliard de francs pour une production de 14 000 chariots automoteurs.

Ainsi que vous le savez, monsieur le sénateur, ce secteur industriel est très durement touché par la crise, d'autant plus qu'il est menacé par une concurrence japonaise exceptionnellement agressive.

En Europe, l'industrie des chariots élévateurs de manutention employait, en 1981, 25 000 salariés — 50 000 avec la sous-traitance — et a construit, cette même année, 74 000 chariots pour une production de 95 000 en 1980, ce qui correspond à une baisse de 22 p. 100.

L'ensemble du marché européen — car il ne s'agit pas que du marché français — a baissé de 28 p. 100, mais les Japonais ont maintenu leur part de marché, et l'ont même légèrement accrue. En effet, cette part, qui était de 20,4 p. 100 en 1980, est passée à 21,6 p. 100 pendant le premier semestre de 1982.

Comme vous l'avez dit, les Japonais occupent par ailleurs des positions dominantes, voire monopolistiques, dans les pays en voie de développement.

Il faut savoir aussi qu'il est pratiquement impossible aux Européens d'exporter leurs chariots au Japon. Si les exportations des Japonais ont atteint en 1980 44 523 chariots, leurs importations n'ont été que de 53 chariots, dont 19 d'origine européennes, chiffres qui sont tout à fait significatifs.

En ce qui concerne le marché français — vous l'avez dit — les chariots élévateurs importés représentent aujourd'hui 51 p. 100 du marché.

Pour assurer la survie et le développement de cette industrie, une restructuration est nécessaire. Là, comme ailleurs, il faut rassembler nos forces et nous engager dans une stratégie de modernisation.

Une telle politique implique un accord industriel associant Saxby et un autre groupe. Il faut naturellement des hommes — car on ne fait pas d'industrie en dehors des hommes — qui soient dynamiques et entreprenants. Des réunions de concertation ont lieu actuellement avec les différentes parties intéressées, notamment avec les responsables des principales entreprises du secteur et les organisations syndicales.

Le comité interministériel de restructuration industrielle a été saisi du dossier particulier de Fenwick.

L'objectif de cette restructuration est de permettre à cette industrie d'acquiescer une position concurrentielle plus satisfaisante sur le plan international et d'être ainsi mieux en mesure, sur le marché intérieur, de résister à la pénétration étrangère, notamment japonaise.

Les pouvoirs publics se sont assurés le concours de l'institut de développement industriel — l'I.D.I. — pour l'examen des différentes solutions possibles sur le plan industriel. Ils tiennent, en effet, à disposer de plusieurs solutions afin de choisir la plus satisfaisante possible sur le plan des emplois, de la balance commerciale et de l'avenir technologique de cette activité sur le territoire national.

Comme vous l'avez dit, monsieur le sénateur, il s'agit bien de faire en sorte que nos capacités dans ce domaine ne disparaissent pas, comme elles l'ont trop souvent fait dans bien d'autres domaines. De ce point de vue, toutes les suggestions sont les bienvenues, en particulier, bien entendu, monsieur le sénateur, les vôtres.

M. Louis Boyer. Je demande la parole.

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

M. Louis Boyer. Monsieur le ministre d'Etat, je tiens à vous remercier pour les réponses que vous m'avez apportées, qui présentent un certain intérêt.

Je puis vous assurer que des hommes parfaitement motivés sont prêts à vous suivre et n'attendent qu'un signe, dirai-je, des pouvoirs publics. Certaines grandes entreprises françaises sont disposées à s'associer dans cette affaire et je souhaite, monsieur le ministre d'Etat, comme vous, que nous puissions éviter, dans ce créneau très important, un monopole d'importations étrangères.

J'estime que nous pouvons avoir foi en la solution française et j'espère qu'avec vous, monsieur le ministre, nous l'obtiendrons.

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

Mes chers collègues, nous avons eu des discussions fort intéressantes et j'en remercie tous les participants, particulièrement M. le ministre d'Etat.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 15 novembre 1982, à quinze heures et le soir :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant diverses mesures relatives à la sécurité sociale.

(Nos 56 et 88, 1982-1983, M. André Bohl, rapporteur de la commission des affaires sociales.)

Délai limite pour le dépôt des amendements à deux projets de loi.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif au règlement de certaines conséquences des événements d'Afrique du Nord (n° 62, 1982-1983) est fixé au mardi 16 novembre, à dix-sept heures.

2° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant modification de certaines dispositions du code électoral, relatives à l'élection des membres du conseil de Paris et des conseils municipaux de Lyon et de Marseille (n° 63, 1982-1983) est fixé au mercredi 17 novembre, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-sept heures vingt.)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT
LE 12 NOVEMBRE 1982

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. »

Carte orange : situation des étudiants.

8852. — 12 novembre 1982. — **M. Jean Colin** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre des transports**, que les nouvelles modalités d'application du système de la carte orange semblent n'avoir rien prévu en faveur des étudiants. Les intéressés, qui ne relèvent d'aucun employeur doivent, par conséquent, payer désormais leurs transports à plein tarif, alors que le coût vient d'en augmenter sensiblement. Il lui demande s'il est prévu de remédier à cette regrettable carence.

Enseignement : objectivité des manuels.

8853. — 12 novembre 1982. — **M. Jean Collin** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la fâcheuse tendance des nouveaux manuels scolaires, et plus spécialement en histoire et géographique, à donner aux élèves une vue tout à fait orientée sur les matières enseignées. C'est ainsi qu'un récent manuel, édité par la Librairie Hatier, et dont l'auteur est un inspecteur régional de l'éducation, accorde quatre chapitres de trente pages à l'U. R. S. S. contre un à la Chine et trois aux Etats-Unis. En outre, ce manuel se garde bien de faire la moindre allusion à l'immense potentiel militaire soviétique, pas plus qu'à des faits historiques récents concernant la Hongrie, la Tchécoslovaquie, l'Afghanistan. Il lui demande si, pour respecter la laïcité de l'enseignement, qui veut que l'objectivité soit totale, il lui paraît possible d'admettre de telles déviations de la vérité historique et si un comité d'experts ne devrait pas être désigné pour remédier à de tels abus.

Manufrance : relance.

8854. — 12 novembre 1982. — **M. Jean Colin** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie**, qu'à la suite des informations largement diffusées sur la relance de la Société Manufrance, des citoyens mus par le désir d'acheter français, ont passé commande auprès de cette société de différents

matériels, et notamment de revolvers d'alarme. Leur surprise a été cependant totale en recevant un matériel sous emballage « Made in Germany » et avec des notices portant des mentions ne laissant subsister aucun doute quant au lieu de fabrication. Il lui demande s'il lui paraît possible d'expliquer de telles pratiques, qui dénie toute crédibilité à la publicité faite en faveur de Manufrance et au véritable désir de relancer la branche d'activité concernée.

Collectivités locales : garanties d'emprunt accordées à des personnes de droit privé.

8855. — 12 novembre 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur l'article 50 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des collectivités territoriales. Il aimerait connaître, à la lumière des inspirations du projet de loi, des débats parlementaires auxquels il a donné lieu ou des éventuelles et premières manifestations du contrôle de légalité, la portée et la limite des dispositions légales qui ont prévu la possibilité, pour les départements, d'apporter leur garantie ou leur cautionnement à des personnes de droit privé. Il s'agit évidemment des portées et limites de fond et non de celles qui sont fixées par rapport au montant des annuités des garanties déjà accordées par la même collectivité.

Vidéocommunications : participation des collectivités locales.

8856. — 12 novembre 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur les informations selon lesquelles la mise en place des réseaux de vidéocommunications imposerait aux collectivités locales une participation de 30 p. 100 du montant des investissements. Il aimerait savoir comment, selon lui, dans les circonstances actuelles et compte tenu des difficultés financières qu'elles rencontrent, ces collectivités lui paraissent en mesure d'assumer ces charges nouvelles.

Politique de l'eau.

8857. — 12 novembre 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement** sur ses intentions en matière de politique de l'eau et, singulièrement, sur les modalités de gestion des ressources. Il aimerait savoir dans quelle mesure les orientations nouvelles impliqueront les collectivités locales et seront susceptibles d'entraîner des responsabilités financières supplémentaires pour elles.

Substitution Français-immigrés dans le système productif : bilan d'étude.

8858. — 12 novembre 1982. — **M. André Rabineau** rappelle à **M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire**, sa question écrite n° 3696 du 8 janvier 1982, restée sans réponse par laquelle il lui demandait de bien vouloir lui préciser les conclusions d'une étude réalisée en 1979, pour le compte de son administration, par la Société A.C.T. Etudes et recherches économiques et industrielles, portant sur le point de vue des employeurs sur la substitution Français-immigrés dans le système productif français (chap. 3404 : Travaux et enquêtes. — Commissariat général du Plan).

Demandeurs d'emploi : mobilité géographique.

8859. — 12 novembre 1982. — **M. Francisque Collomb** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'emploi** sa question écrite n° 5688 du 28 avril 1982, restée sans réponse, par laquelle il attirait son attention sur le fait que le chômage actuel est largement dû à une inadaptation structurelle à la fois qualitative et géographique entre les offres et les demandes d'emploi. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre pour favoriser la mobilité géographique des demandeurs d'emploi.

Fonctionnement de l'A.N.P.E. : modifications.

8860. — 12 novembre 1982. — **M. Henri Goetschy** rappelle à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé de l'emploi** sa question écrite n° 2008, datée du 30 septembre 1981, par laquelle il lui demandait de bien vouloir préciser les mesures qu'il a prises ou qu'il compte prendre pour modifier le fonctionnement de l'Agence nationale pour l'emploi, en application des engagements pris dans le cadre des 110 propositions pour la France par la vingt-quatrième proposition de ce manifeste.

T. D. F. : maintien de certaines émissions en noir et blanc.

8861. — 12 novembre 1982. — **M. André Bohl** rappelle à **M. le ministre de la communication** sa question écrite n° 3351 du 10 décembre 1981, restée sans réponse, par laquelle il lui demandait quelles mesures il envisageait de prendre afin d'assurer la continuation de la diffusion en 819 lignes des émissions de la première chaîne sur les postes noir et blanc. Un projet de Télédiffusion de France envisagerait en effet la suppression de ces émissions alors que les utilisateurs de postes noir et blanc sont encore très nombreux et qu'il ne serait en tout état de cause pas normal de les priver d'un service pour lequel ils paient une redevance.

Déclaration de politique générale devant le Sénat.

8862. — 12 novembre 1982. — **M. Francis Palmero** rappelle à **M. le Premier ministre** sa question écrite, n° 5764 du 4 mai 1982, demeurée sans réponse, par laquelle il lui demandait, selon l'usage établi par le précédent Gouvernement, s'il envisage de présenter au Sénat une déclaration de politique générale conformément à l'article 49 de la Constitution.

Problèmes de sécurité : application de la procédure du référendum.

8863. — 12 novembre 1982. — **M. Francis Palmero** rappelle à **M. le Premier ministre** sa question écrite n° 5762 du 4 mai 1982, demeurée sans réponse, par laquelle il lui suggérait, en raison des incertitudes et des controverses qui troublent les instances gouvernementales, parlementaires et professionnelles sur les projets relatifs à la sécurité et la liberté qui concernent chaque Français, de faire application de l'article 3 de la Constitution qui confie la souveraineté nationale au peuple par ses représentants et par la voie du référendum ; ainsi les textes proposés deviendraient indiscutables et seraient admis par tous.

Collectivités locales : devenir de la dotation globale de fonctionnement.

8864. — 12 novembre 1982. — **M. Jacques Moutet** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur le projet du Gouvernement de n'augmenter la dotation globale de fonctionnement versée aux collectivités locales que de 8,8 p. 100 seulement en 1983, alors qu'au cours des années précédentes et en particulier avant le 10 mai 1981, elle progressait régulièrement et annuellement de 16 p. 100. Un tel effondrement de cette ressource attendue de l'Etat va contraindre les communes et les départements à freiner leurs investissements, ce qui aura pour conséquence, notamment, de diminuer l'activité des entreprises de travaux publics et du bâtiment. Devant une telle situation, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les dispositions que devraient prendre les collectivités locales pour équilibrer leur budget sans avoir recours à une fiscalité excessive, ainsi que les mesures qu'il envisage en compensation et en faveur des entreprises de travaux publics et du bâtiment dont l'avenir est gravement menacé par une réduction des commandes venant de ces collectivités.

Manche : travaux de défense contre la mer.

8865. — 12 novembre 1982. — **M. Jean-François Le Grand** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, qu'un certain nombre de syndicats de propriétaires ont été constitués dans le département de la Manche avec pour objet l'édification, dans un périmètre strictement défini dans les statuts, de travaux de défense contre la mer et de cales d'accès à la mer. Compte tenu de la nature d'intérêt public des travaux ainsi réalisés, il lui demande s'il ne conviendrait pas d'accorder à ces syndicats le remboursement de la T.V.A. sur les travaux qu'ils entreprennent comme en bénéficient déjà les collectivités locales pour les travaux dont elles ont la charge financière.

Conducteurs des travaux publics de l'Etat : reclassement.

8866. — 12 novembre 1982. — **M. Michel Crucis** appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur la situation des conducteurs des travaux publics de l'Etat qui attendent leur classement en catégorie B de la fonction publique depuis de nombreuses années. C'est en 1952 que le Conseil supérieur de la fonction publique émettait le vœu de voir classer tous les conducteurs des travaux publics de l'époque en catégorie B ; vœu régulièrement repris depuis. Par lettre en date du 12 mai 1977, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire s'engageait à faire classer en catégorie B l'ensemble du corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat, au même titre que leurs homologues les conducteurs de travaux des lignes des postes et télécommunications, qui avaient obtenu ce classement en 1976. Il lui demande, en conséquence, la suite qu'il entend réserver à cette légitime et équitable revendication des conducteurs des travaux publics de l'Etat, régularisant ainsi leur situation et la mettant en conformité avec leurs responsabilités.

Enseignement agricole privé : prévisions budgétaires.

8867. — 12 novembre 1982. — **M. Michel Crucis** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur la profonde émotion provoquée dans le monde agricole vendéen par les prévisions budgétaires pour 1983 concernant l'enseignement agricole privé. En effet, l'augmentation proposée, de 5,30 p. 100, sur les crédits effective-

ment versés en 1982 aux établissements privés d'enseignement agricole, conduit inexorablement et à brève échéance la majorité de ces établissements à la fermeture et au licenciement de leur personnel qui représente, en Vendée, plus de 200 personnes. Il précise que, ni le personnel, ni les familles concernées, ni la majorité des élus du département ne pourront admettre une telle asphyxie financière et la disparition d'un enseignement agricole privé, dont la qualité des services rendus à la population rurale vendéenne est unanimement reconnue. Il lui demande si elle espère pouvoir augmenter les crédits ainsi proposés, afin d'éviter des réactions violentes et de permettre la poursuite d'une action bénéfique.

Prescription en matière de droit du travail.

8868. — 12 novembre 1982. — **M. Pierre Salvi** attire l'attention de **M. le ministre délégué aux affaires sociales, chargé du travail**, sur deux dispositions du code du travail qui semblent faire apparaître une anomalie. En effet, l'article 143-14, en matière de prescription, indique que l'action en paiement du salaire se prescrit par cinq ans (conformément au code civil). Par contre, le code du travail fait apparaître, sous la rubrique Prescription trentenaire, que cette notion est applicable aux créances de l'employeur contre son salarié (code du travail Dalloz 1976, p. 164). Il l'interroge sur l'interprétation qu'il convient de donner à ces contradictions.

Code du travail : licenciement.

8869. — 12 novembre 1982. — **M. Pierre Salvi** appelle l'attention de **M. le ministre délégué aux affaires sociales, chargé du travail**, sur les dispositions contenues dans l'article 122-14 du code du travail, et notamment la procédure qu'il prévoit en matière de licenciement. Afin de mettre un terme à un certain nombre de conflits d'interprétation, il suggère que l'entretien imposé par ledit article 122-14 soit concrétisé par l'établissement d'un compte rendu écrit mentionnant le motif du licenciement. A défaut, ce motif pourrait apparaître dans la lettre recommandée que l'employeur doit faire parvenir au salarié qu'il envisage de licencier.

Liquidation judiciaire : situation des petits créanciers.

8870. — 12 novembre 1982. — **M. Marc Bécam** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir examiner la situation des petits créanciers chirographaires particuliers qui se trouvent défavorisés lors d'une liquidation judiciaire dans la mesure où, hormis les salariés qui doivent être indemnisés, les administrations super-privilegiées en vertu des contrôles qu'elles déclenchent et des pénalités qui s'ensuivent, les banques et les créanciers hypothécaires privilégiés ont priorité sur la liste des créanciers. Généralement, le passif excède l'actif et les derniers inscrits restent sans recours. Il s'agit très souvent d'exploitants agricoles ou de petits artisans. Il lui suggère d'envisager une répartition proportionnelle des fonds dont peut dépendre la survie des petites entreprises concernées. Bien que la responsabilité de celles-ci ne soit pas engagée dans les faillites de sociétés, situées en amont ou en aval, elles en sont en fait les victimes. Une telle disposition serait de nature à éviter qu'une faillite entraîne plusieurs autres.

Entreprise nationalisée : suppression de production.

8871. — 12 novembre 1982. — **M. Guy Schmaus** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie**, à propos de la réduction des fabrications dans l'usine C.E.A.C. (ex-Fulmen), 92110 Clichy. La direction de cette usine de batteries

d'automobiles qui appartient au groupe nationalisé C.G.E. a, en effet, annoncé la suppression progressive de la production. Les diminutions d'effectifs se poursuivent (onze travailleurs sont appelés à quitter prochainement l'usine). Le syndicat C.G.T., qui a élevé une protestation contre tout démantèlement de l'outil de travail, considère que l'unité de production de Clichy est parfaitement viable. Il est en effet peu concevable qu'à un moment où le Gouvernement est engagé dans une action nationale pour le redressement de l'industrie française, l'une des unités de production du secteur public puisse être abandonnée. On voit le profit que pourraient en tirer les concurrents étrangers. Aussi, il lui demande de conseiller à la direction de la C.E.A.C. d'entreprendre des négociations sérieuses avec les syndicats en vue de trouver une solution conforme à la relance de l'économie locale et nationale et à la sauvegarde des emplois.

Financement du logement : réforme.

8872. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** (Personnes âgées) de lui préciser l'état actuel des études relatives à la réforme annoncée dans le plan intérimaire adopté par le Parlement en novembre-décembre 1981, tendant à « améliorer les mécanismes de financement du logement ou les conditions d'octroi des aides à l'égard des personnes âgées ».

Aides à la personne : évolution.

8873. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre du Plan et de l'aménagement du territoire** de lui préciser l'état actuel des réformes relatives aux aides à la personne (allocation de logement et aide personnalisée au logement) qui, selon le plan intérimaire proposé en novembre-décembre 1981, devaient être « progressivement fusionnées ; la nouvelle aide unique favorisera l'accès des ménages modestes aux logements dotés d'un niveau de qualité décent ».

Prêts d'accession à la propriété : remboursement.

8874. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de lui préciser la nature, les perspectives et les échéances des études entreprises à son ministère dans la perspective du plan intérimaire adopté par le Parlement en novembre-décembre 1981 et qui, à propos des anciens accédants à la propriété, précisait que « des mesures incitatives au remboursement par anticipation des prêts en cours allégeront le poids des bonifications de l'Etat et réduiront la durée d'amortissement des capitaux immobilisés ».

H.L.M. : accession à la propriété.

8875. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition récemment formulée par l'Union nationale des H.L.M., reçue par le Président de la République, tendant à développer un nouveau secteur d'accession à la propriété sur la base des travaux de la commission Darnault, impliquant une dotation supplémentaire de 20 000 P.A.P.

H.L.M. : réhabilitation des logements.

8876. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de lui préciser la suite qu'il envisage de réserver à la proposition récemment formulée par

l'Union nationale des H.L.M., reçue par le Président de la République, exprimant le souhait de la préparation d'une « loi-programme » qui, en matière de réhabilitation-amélioration, intégrerait les propositions de la commission Badet pour une aide personnelle unique et une remise en ordre des loyers, impliquant ainsi un effort de réhabilitation qui pourrait porter sur 200 000 logements par an.

Unités touristiques nouvelles : réforme.

8877. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de lui préciser l'état actuel de la réforme des unités touristiques nouvelles (U.T.N.) qui associeraient davantage, sous forme de comité, les élus, notamment pour l'appréciation de la situation touristique du littoral, ainsi qu'il l'avait annoncé devant l'assemblée des présidents des conseils généraux, réunie à Lyon en septembre 1982.

Conseils d'architecture : modification.

8878. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de lui préciser s'il est effectivement envisagé une modification des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (C.A.U.E.) qui existent maintenant dans quatre-vingt-sept départements français, et dont il a convenu, notamment devant l'assemblée permanente des présidents des conseils généraux, réunie à Lyon en septembre 1982, que « les missions pédagogiques auprès des communes rurales étaient intéressantes comme l'avis architectural que les C.A.U.E. peuvent apporter ».

Nord-Pas-de-Calais : situation de l'enseignement technique.

8879. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation de l'enseignement technique dans la région Nord-Pas-de-Calais. En effet, selon un récent bilan réalisé par le Syndicat national de l'enseignement technique (S.N.E.T.A.A./F.E.N.) de l'académie de Lille, il semblerait que 4 000 élèves environ auraient été refusés dans l'enseignement technique public, soit 2 345 en première année de C.A.P. et 1 656 en B.E.P. D'ailleurs, évoquant ce bilan, cette organisation syndicale aurait ajouté que : « Le rectorat n'a pas commis d'erreur. Il a même fait des efforts considérables pour compenser le manque de moyens. Mais il a un peu cru au Père Noël en comptant que le ministère lui fournirait les moyens d'accueil nécessaires à l'enseignement technique. » Dans cette perspective, il lui demande de lui préciser la nature des initiatives susceptibles d'être prises pour mettre fin à une situation particulièrement regrettable, qui ne peut que menacer à terme l'avenir économique et social de la région Nord-Pas-de-Calais.

Dotation globale de fonctionnement : montant.

8880. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur le fait que le comité des finances locales a arrêté le montant définitif de la dotation globale de fonctionnement pour 1983, pour une somme de 56,560 milliards de francs, plus le reliquat comptable de la dotation globale de fonctionnement pour 1982 (100 millions de francs), soit un total mis à la disposition des communes de 56,660 milliards de francs. Cette somme représente une augmentation de 8,78 p. 100 par rapport à 1982. Il lui demande de lui préciser s'il n'est pas envisagé des formes d'aide complémentaire aux communes, compte tenu de la modicité de cette augmentation, bien inférieure à celle des dépenses prévisibles des communes.

Rattrapage des pensions.

8881. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre des anciens combattants** sur la profonde désillusion, à la veille de ce 11 novembre, du monde combattant qui « a des droits sur nous ». En effet, il est actuellement envisagé par le Gouvernement le rattrapage du retard pris par les pensions par rapport à l'indice du coût de la vie, d'ici à la fin de 1986. Or, selon les évaluations les plus sérieuses, ce rattrapage serait de l'ordre de 9,25 p. 100. Compte tenu de la relative modicité de ce rattrapage et surtout du fait que les pensions s'adressent à des personnes âgées et souvent de condition modeste, il lui propose d'envisager, puis de proposer au Gouvernement, un rattrapage plus rapide qui serait digne de la France et de ceux auxquels il s'adresse.

Diffusion d'une œuvre cinématographique : rôle de l'Etat.

8882. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre du temps libre** sur les réactions suscitées récemment par une lettre de son cabinet (référence 82153 B du 29 septembre 1982), par laquelle il est conseillé aux directeurs régionaux du temps libre d'encourager la diffusion d'une œuvre cinématographique, précisant notamment : « Les responsables régionaux ou départementaux du film prendront donc contact avec vous. Je vous demande de leur réserver le meilleur accueil, afin d'étudier avec eux les modalités d'un appui prenant notamment la forme d'une large information des associations de votre secteur, etc. » Il lui demande s'il ne lui apparaît pas que c'est aux artistes, aux producteurs et à eux seuls de permettre au public d'apprécier leurs œuvres et que si les réseaux culturels de l'Etat et des régions ont un rôle d'aide, ils ne pourraient se substituer aux initiatives privées pour planifier dans des structures qui seraient la négation de la création artistique.

Pas-de-Calais : amélioration de l'habitat.

8883. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur le maintien de la politique d'amélioration de l'habitat dans le département du Pas-de-Calais. En effet, il semblerait que, faute de moyens financiers, la prime à l'amélioration de l'habitat ne serait plus accordée dans le département du Pas-de-Calais qu'aux dossiers pouvant faire valoir un critère de priorité, et cela jusqu'au 31 décembre 1982. Il lui demande de lui préciser s'il ne lui paraît pas opportun de prendre toutes décisions afin de maintenir et si possible de développer la politique d'amélioration de l'habitat qui avait, dans les années précédentes, eu d'heureux effets.

Architectes des Bâtiments de France : situation.

8884. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** de lui préciser la nature, les perspectives et les échéances des études et, éventuellement, des réformes qu'il envisage à l'égard des interventions des architectes des Bâtiments de France qui jouissent, selon ses propres propos (réunion des présidents des conseils généraux, Lyon, septembre 1982), d'un droit régali en matière de sites protégés. Il lui demande notamment de lui préciser les perspectives de création du collège du patrimoine et des sites qui, au-delà de la définition des protections nécessaires, serait une instance d'appel en cas de conflit.

Plan Jouet : devenir.

8885. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie**, s'il est exact qu'un an après l'annonce faite par son prédécesseur de l'élaboration d'un plan Jouet celui-ci serait, selon les propres termes du président de la fédération nationale des industriels du jouet, « mort de sa belle mort », l'Etat n'ayant pu comme prévu y apporter sa participation financière, bien qu'il s'agisse d'une industrie dont l'ambitieux plan précité voulait qu'elle se développe pour 250 entreprises concernées vers la grande exportation.

Communes touristiques : dotation supplémentaire.

8886. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, de lui préciser les perspectives de publication d'un décret susceptible de modifier les modalités de calcul de la dota-

tion supplémentaire aux communes touristiques. Il appelle son attention sur le fait que les critères actuels de répartition de cette dotation tendaient à favoriser les communes touristiques ayant opté pour un tourisme haut de gamme (équipements lourds). Il lui demande de lui confirmer s'il est bien envisagé, ainsi que l'ont souhaité de nombreux élus, de tendre à favoriser davantage les communes, notamment rurales, qui ont développé des programmes d'hébergement intégrés (gîtes ruraux, campings à la ferme) ou à vocation sociale (campings communaux, villages de vacances, auberges rurales).

Chèques bancaires : contrôles.

8887. — 12 novembre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur une récente enquête de l'institut national de la consommation faisant apparaître que les chèques bancaires ne font l'objet, semble-t-il, que de contrôles très insuffisants quant à leur signature. Il lui demande la nature des initiatives qu'il a prises ou qu'il envisage de prendre à l'égard d'une telle situation qui ne manque pas d'être préoccupante.