

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

COMPTE RENDU INTEGRAL — 33^e SEANCE

Séance du Vendredi 26 Novembre 1982.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 5822).
2. — Loi de finances pour 1983. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5822).

Transports (p. 5822).

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

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER

MM. Jacques Eberhard, Pierre Noé, Louis Virapoullé, René Regnault, Noël Berrier, Roland Courteau, Bernard Parmantier, Jean Colin, le ministre d'Etat.

★ (2 f.)

Crédits des titres III et IV. — Adoption (p. 5848).

Sur les crédits du titre V (p. 5848).

Amendement n° 119 de la commission des finances. — MM. Jean-François Pintat, rapporteur spécial; le ministre d'Etat, André Méric, Adolphe Chauvin. — Rejet de la première partie de l'amendement; retrait de la deuxième partie.

Rejet des crédits au scrutin public.

Crédits du titre VI. — Rejet (p. 5850).

Art. 49, 67 et 67 bis. — Rejet (p. 5850).

Suspension et reprise de la séance.

Anciens combattants (p. 5850).

M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales.

MM. Jean Laurain, ministre des anciens combattants; René Tomasini, rapporteur spécial de la commission des finances; Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales; Edmond Valcin, Lionel Cherrier.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENTICE DE M. ETIENNE DAILLY

MM. Noël Berrier, Charles Ferrant, Georges Mouly, René Martin, Robert Schwint, Edouard Le Jeune, André Jouany, Marcel Rudloff, le ministre.

Crédits du titre III. — Adoption (p. 5867).

Sur les crédits du titre IV (p.

Amendement n° 115 de la commission des affaires sociales. — MM. le rapporteur pour avis, le ministre, Robert Schwint, Fernand Lefort, le rapporteur spécial. — Adoption au scrutin public.

Suppression des crédits.

Art. 56 (p. 5868).

Amendement n° 116 de M. André Rabineau. — MM. Charles Ferrant, le rapporteur spécial, le ministre, Robert Schwint, Charles Pasqua. — Irrecevabilité.

Adoption de l'article.

Art. 57. — Adoption (p. 5870).

Renvoi de la suite de la discussion.

3. — Transmission de projets de loi (p. 5870).

4. — Dépôt d'un rapport (p. 5870).

5. — Ordre du jour (p. 5870).

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à dix heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1982

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1983, adopté par l'Assemblée nationale (n° 94 et 95, 1982-1983).

Transports.

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

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de budget que j'ai l'honneur et le plaisir de présenter devant vous est suffisamment clair et convaincant dans ses dispositions et dans ses chiffres pour qu'il ne me soit pas nécessaire d'y consacrer de longs commentaires. J'en soulignerai donc simplement et assez brièvement la signification et quelques orientations essentielles.

Venant il y a un an devant vous défendre le budget pour 1982, j'avais parlé de « budget de transition ».

Je peux dire aujourd'hui que le projet de budget pour 1983, prolongeant et développant le précédent, s'inscrit pleinement dans la politique que nous avons définie, que nous avons commencé à mettre méthodiquement en œuvre, tout en donnant, avec différents textes de loi qui sont déjà adoptés ou qui viendront bientôt en discussion devant vous, les bases juridiques et législatives d'une action à long terme.

Cette politique gouvernementale a pour objectif général de renforcer notre appareil productif, de donner un nouveau dynamisme à notre économie — à notre industrie, en particulier — de la rendre capable de mieux répondre aux besoins du marché intérieur aussi bien qu'aux exigences de l'exportation.

Naturellement, cela doit se faire sur des bases financières solides. C'est pourquoi nous lions étroitement la recherche d'une croissance suffisante, d'un effort soutenu d'investissement, d'un progrès social appuyé sur le recul des inégalités et les résultats

économiques que nous obtenons, avec la volonté de réduire notre inflation, de résorber les déficits, notamment par une réorientation des flux financiers vers les objectifs prioritaires.

Ce vaste effort national ne pourrait être bien conduit sans que les transports y tiennent toute leur place qui est grande.

Je souligne que nous proposons ainsi de rompre avec un passé qui voyait trop souvent sous-estimé le rôle des transports dans notre vie économique et sociale. Il était temps de leur consacrer des efforts conformes à leur place réelle.

Les transports, ce sont en effet — il ne faut pas le perdre de vue — près de deux millions d'emplois, un huitième de la consommation totale des ménages et plusieurs dizaines de milliards de francs par an en investissements et en chiffre d'affaires.

La seule industrie ferroviaire représente, en 1981, 10 milliards de francs en France, dont 37 p. 100 à l'exportation, c'est-à-dire un solde positif de près de 1,5 milliard de francs. Les entreprises de travaux publics représentent 350 000 emplois et un chiffre d'affaires de 95 milliards de francs, dont 25 milliards à l'exportation. Sans oublier l'aéronautique et ses 9 milliards de ventes à l'étranger. On pourrait multiplier les chiffres, même s'ils ne disent pas tout.

L'efficacité d'un système de transports est partie prenante de l'efficacité des entreprises, car il conditionne largement la circulation nationale et internationale des marchandises, la division du travail, l'aménagement du territoire et le rôle propre de chaque région.

Enfin, chacun connaît l'importance des transports pour la vie quotidienne. La collectivité gagne chaque fois que les gens gagnent du temps dans leurs migrations quotidiennes et qu'ils les effectuent de façon moins fatigante, plus sûre. La collectivité gagne aussi chaque fois que régressent les nuisances, pollutions et encombrements que connaissent nos agglomérations.

Tout cela met en relief l'importance stratégique de ce secteur d'activité. Il fallait donc lui consacrer un effort prioritaire.

C'est ce que propose le Gouvernement dans ce projet de budget pour 1983 des transports, avec une croissance de 16,6 p. 100 des crédits de paiement et de 27,3 p. 100 des autorisations de programme, ce qui, il faut le noter, représente, si l'on prend en compte les hypothèses d'inflation pour 1983, une croissance en volume supérieure à celle du budget pour 1982.

Bien évidemment, une augmentation en volume ne peut constituer en elle-même un objectif suffisant. Pour répondre aux besoins généraux du pays, aux conditions économiques et sociales actuelles, à l'attente de notre peuple, il convient d'améliorer l'efficacité de notre système de transports de voyageurs et de marchandises.

Cela passe par un souci de rigueur financière, d'économie des moyens.

Il s'exprime dans ce projet de budget par des économies dans le fonctionnement courant de l'administration. En ce domaine, les quelques progressions demandées correspondent à l'effet de décisions antérieures, comme l'installation de services météorologiques à Toulouse, ou de mesures nouvelles prioritaires, comme les créations d'emplois ou l'entretien des voies navigables.

Ce même souci s'exprime, par exemple, dans la réorganisation de la desserte par Concorde de l'Amérique du Nord. La suppression de la desserte de Washington et de Mexico par Concorde et la concentration des vols sur New York permettront d'économiser 32,5 millions de francs en 1983. Cela nous permettra de poursuivre l'exploitation de Concorde sur des bases meilleures parce que plus saines.

D'autres dispositions visent à obtenir des économies importantes, tout en satisfaisant les intérêts des usagers et de la collectivité : c'est le cas de la réforme des sociétés d'autoroutes. Elle permettra de faire disparaître les appels en garantie de trois sociétés privées qui ont pesé pour un montant de 267 millions de francs en 1982 sur le budget autoroutier.

Cette réforme, dont vous serez prochainement saisis, permettra à la fois de mieux assurer le fonctionnement financier du système autoroutier et de progresser vers l'harmonisation des tarifs de péages, sans renoncer au principe de leur suppression à terme.

Il en va de même pour les récentes mesures de remboursement partiel de la carte orange, qui, en incitant à un plus grand usage des transports publics, en réduisent d'autant la charge pour l'Etat et les collectivités publiques.

Cela montre, et c'est bien l'essentiel, que cet objectif d'efficacité plus grande de notre système de transport doit être avant tout recherché dans la mise en œuvre d'orientations fondamentales qui prennent mieux en compte les besoins et les impératifs actuels de notre économie et de notre société.

Il faut constater que fonder essentiellement les choix sur le critère de la rentabilité financière, envisagé de manière étroite dans le temps et dans l'espace, a conduit finalement à des coûts très lourds pour la collectivité. Il faut aujourd'hui une approche plus fine, plus complexe, intégrant des éléments comme les coûts énergétiques, la sécurité, l'impact sur l'environnement, un aménagement plus rationnel et plus positif de l'espace, que ce soit dans les villes ou à l'échelon du territoire national.

Il faut aussi mieux utiliser nos moyens, en favorisant dans la plupart des secteurs une concurrence saine, ce qui implique que ses bases soient claires et loyales, harmonisées autant que possible, que soient recherchées une meilleure complémentarité entre les modes en même temps que l'utilisation des atouts spécifiques de chaque mode de transport.

Ce projet de budget exprime dans ce domaine un ensemble très net de priorités que j'évoquerai rapidement.

Ainsi, alors que s'affirmait l'exigence d'un authentique droit au transport, d'un maillage plus serré du territoire, des régions et des agglomérations, d'une modernisation des moyens, de tarifications incitatives, alors que s'affirmaient tous ces besoins, les transports urbains et interurbains de personnes, malgré certaines réalisations indéniables, ont connu des retards relatifs, des régressions du service public.

Nous faisons donc le choix de les développer prioritairement, de les concevoir à une tout autre dimension. C'est ce que permettra la mise au point des schémas de déplacements urbains et de contrats de plan que nous prévoyons dans le projet de loi d'orientation des transports intérieurs. Ils permettront, notamment, de mieux articuler les transports urbains et interurbains de personnes.

Cela nécessitait aussi un effort budgétaire soutenu. Ce projet de budget leur accorde 914 700 000 francs en autorisations de programme, soit une hausse de 21 p. 100. Notre volonté d'avancer fortement en ce domaine prolonge les efforts déjà sensibles du budget pour 1982.

J'ajoute, connaissant votre intérêt pour cette question, que cette volonté s'accompagne d'une poursuite du rééquilibrage entre Paris et la province. Cette dernière qui ne bénéficiait que de 48 p. 100 des crédits de transports collectifs urbains en 1981 en obtenait 56 p. 100 en 1982 et, compte tenu du fonds spécial de grands travaux, en aura 59 p. 100 en 1983.

Si l'on tient compte de ce fonds spécial qui permet de financer pour 2 milliards de francs les travaux d'infrastructure des transports, le montant total des subventions affectées aux transports urbains et interurbains doublera en 1983.

Cet accent mis sur l'aménagement de l'espace s'exprime aussi en matière de routes, avec l'accélération des programmes de rocades et de déviations, dont nous avons fait également une priorité.

Nous proposons aussi un effort soutenu pour développer le chemin de fer. En France, comme dans de nombreux pays voisins, ce développement est, aujourd'hui, dicté par les qualités incontestables de ce mode de transport et aussi par l'importance de notre industrie ferroviaire, qui constitue un atout de poids de la France dans la compétition internationale.

Pour y parvenir, il nous faut bien sûr combattre les conséquences profondes de la désastreuse gestion financière du passé. Si l'entreprise est endettée, elle ne le doit pas à une perte d'efficacité technique et économique. Elle le doit pour l'essentiel à des modes de financement totalement inadaptés.

Cela se vérifie lorsque l'on étudie le dossier de la S.N.C.F. : si l'on met de côté les charges financières qui résultent de cette orientation de la gestion passée, la situation de l'entreprise ne s'est, en effet, pratiquement pas dégradée.

Ce que l'on appelle aujourd'hui déficit de la S.N.C.F. reflète tout simplement le fait que l'Etat n'a pas fait hier tout son devoir. Pour faire jouer au chemin de fer le rôle qui doit être le sien, en complémentarité avec les autres modes de transport, nous avons donc entrepris de procéder à l'assainissement financier progressif de la S.N.C.F.

C'est ce qui explique la croissance — ainsi que les formes nouvelles — des dotations budgétaires qui lui seront consacrées en 1983, notamment la nouvelle dotation en capital de deux milliards de francs.

J'observe en passant qu'est paradoxale la démarche qui consiste à juger toujours excessifs les efforts budgétaires consentis en faveur du chemin de fer et à juger, en revanche, toujours insuffisants les crédits accordés aux autres modes de transport. La bonne solution consiste plutôt à rechercher une politique globale bien équilibrée et qui prenne en compte les atouts des uns et des autres.

Ce projet de budget ne fait donc que commencer à donner des bases saines à la nouvelle S.N.C.F., qui doit naître le 1^{er} janvier prochain, selon les dispositions contenues dans le projet de loi d'orientation qui vous sera soumis prochainement.

Cette nouvelle S.N.C.F. n'a pas seulement besoin de la partie que ce projet de loi lui consacre spécifiquement. C'est sur l'ensemble des orientations de la politique des transports que doit pouvoir se fonder le futur statut et le futur cahier des charges de l'entreprise.

Pour autant, la nécessaire croissance des moyens accordés à la S.N.C.F. ne modifie pas notre volonté de développer notre système de transport sur une base plurimodale et intermodale de coopération, de complémentarité et de juste et saine concurrence entre les modes.

C'est pourquoi dans le même temps et, comme en 1982, nous avons accru les moyens en ce qui concerne l'entretien des routes, le renforcement des chaussées et des ouvrages d'art et les traversées urbaines trop souvent négligées par le passé. Il fallait là aussi accorder une priorité.

Globalement, compte tenu de la disparition des appels en garantie que j'évoquais tout à l'heure et du fonds spécial de grands travaux, les crédits routiers progresseront de 12,9 p. 100 en 1983, ce qui marque la volonté de faire face correctement aux besoins et de soutenir l'activité et l'emploi.

Je rappelle qu'en 1981 les moyens d'engagement consacrés aux routes n'avaient progressé que de 1,4 p. 100. C'est dire que la route n'est nullement sacrifiée dans ce projet de budget, comme elle a pu l'être dans le passé.

Cela permettra aussi de concourir au développement régional, notamment au travers des grands programmes d'aménagement du territoire : Bretagne, Massif central, nationale 20 entre Limoges et Vierzon, Grand Sud-Ouest par exemple. Cet effort est aussi marqué par des actions, telles que la participation de l'Etat à l'électrification des chemins de fer bretons.

C'est avec le même souci de faire en sorte que chaque mode de transport occupe la place qui lui revient dans notre système de transport que nous proposons de faire progresser de 17,7 p. 100 les crédits affectés en 1983 aux voies navigables.

Les crédits qui leur étaient consacrés avaient chuté de 8,4 p. 100 en 1980 et de 11,7 p. 100 en 1981. Grâce à la nouvelle augmentation proposée, l'ensemble des moyens d'engagement qui leur sont consacrés passeront ainsi de 402 millions de francs en 1981 à 557,6 millions de francs en 1983, soit une progression de près de 40 p. 100.

Sans anticiper sur le schéma directeur à venir, ces crédits permettront de poursuivre la remise en état du réseau et la réalisation d'opérations nouvelles valorisant le réseau existant.

Cette démarche cohérente contraste donc avec le passé où, d'un côté, on proclamait sans hésiter des objectifs grandioses, tandis que, de l'autre, on supprimait les moyens de maintenir tout simplement ce qui existait.

En même temps, notre souci d'équilibre et d'efficacité nous a conduits à mettre en place un plan de crise de la batellerie, qui doit permettre l'adaptation de cette profession et la valorisation de notre patrimoine des voies navigables.

Quant à la construction aéronautique civile, nous proposons de lui affecter 2 801 millions de francs, soit une progression de 34,8 p. 100. C'est là un choix industriel du Gouvernement, qui doit permettre de poursuivre avec succès le programme Airbus, d'entreprendre l'élargissement de sa gamme à l'A. 320, de réaliser différentes versions du moteur C.F.M. 56, ainsi que le nouvel avion de transport régional A.T.R. 42 en coopération avec une société italienne.

A propos du projet A 320 — on souligne à juste titre la nécessité de le lancer rapidement de manière définitive — le Gouvernement français, pour ce qui le concerne, ne néglige rien pour qu'il soit réalisé.

Différents problèmes qui se posent trouvent des solutions, par exemple celui du moteur, pour lequel des propositions précises vont maintenant être faites aux compagnies susceptibles de passer des commandes.

Certes, le contexte de crise du transport aérien ne facilite pas les choses. Mais si l'on considère les besoins importants à moyen et long terme concernant ce type d'avion, les qualités dont les produits Airbus ont fait la démonstration, il est bien évident qu'il ne faut pas prendre de retard pour être prêt au bon moment et remporter, comme cela est tout à fait possible, de nouveaux succès. C'est en ce sens que nous développons tous nos efforts.

Dans un autre domaine de l'aéronautique, je note qu'en accroissant de 45 p. 100 les moyens affectés à l'aviation légère et sportive nous manifestons notre volonté — même si j'ai

bien conscience que ces crédits ne sont pas suffisants pour résoudre à eux seuls les problèmes — de redresser un secteur économique, dont il ne faut pas sous-estimer l'importance. En effet, ce secteur répond à des aspirations humaines en plein développement, mais il a subi une très grave crise au cours des années écoulées.

Ces efforts et ces orientations que je viens de passer rapidement en revue concourent déjà par eux-mêmes à développer la sécurité. Je pense, en particulier, aux transports urbains et aux investissements routiers. Mais l'importance de ce problème nous a conduits à proposer une progression des moyens spécifiques mis en œuvre en ce domaine.

Ainsi nous proposons d'augmenter de 26,7 p. 100 les crédits affectés à la sécurité routière. Cela permettra de corriger les défauts des infrastructures et de la signalisation et d'améliorer la formation et l'information des conducteurs. En particulier, quarante emplois d'inspecteurs seront créés pour les examens du permis de conduire. Ce service fait l'objet d'une refonte destinée à en améliorer l'efficacité.

Par ailleurs, nous proposons de créer 39 emplois à l'inspection du travail des transports, afin d'obtenir un plus grand respect d'une réglementation essentielle à la sécurité.

La sécurité de la navigation aérienne bénéficiera, quant à elle, à la fois d'un renforcement de ses moyens humains par la création de 108 emplois, et d'un accroissement de la capacité et de la fiabilité du système de contrôle, dont les investissements seront accrus de 20,5 p. 100.

En même temps, nous proposons de prendre des mesures pour redresser la situation des services de la météorologie, dont le rôle est essentiel, notamment en matière de sécurité aérienne et de lutte contre les feux de forêts.

Nous avons un grand retard à rattrapper en ce domaine, compte tenu de l'état de délabrement dans lequel nous avons trouvé ce service : personnel insuffisant, pyramide des âges déséquilibrée, budget d'investissement progressivement divisé par deux !

C'est pourquoi nous avons pris des premières mesures : création de 155 emplois en 1981 et 1982 et de 32 emplois en 1983 pour doter progressivement tous les départements. De plus, 90 recrutements anticipés apporteront un début de solution au problème de pyramide des âges de ce corps.

Hors transfert à Toulouse, le budget de la météorologie en moyens d'engagement progressera ainsi de 14,5 p. 100, soit un taux sensiblement supérieur à ceux qui étaient observés dans le passé.

Enfin, le budget des transports prendra sa part du grand effort de recherche auquel le pays est appelé. Ses autorisations de programme incluses dans « l'enveloppe recherche » progresseront de 32,5 p. 100 et vingt emplois seront créés pour promouvoir la recherche dans les transports.

Ainsi le budget des transports pour 1983 que je soumetts à votre examen est un bon budget, sérieux et cohérent, qui s'inscrit dans une politique globale définie et mise en œuvre par le Gouvernement. Il propose, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, à la fois la rigueur, la croissance et le changement.

Dès mon entrée en fonction, j'avais proposé une nouvelle politique des transports. Depuis, je m'efforce de la mettre en œuvre en tenant compte de toutes les réalités, et en concertation avec tous les intéressés. Ces réalités sont assorties de contraintes. Mais des raisons profondes nous invitent à répondre progressivement aux besoins économiques, sociaux et humains du pays. Nous nous efforcerons de le faire.

Nous avons ainsi choisi de renforcer durablement notre système de transports, convaincus qu'investir dans les transports, c'est efficace pour l'avenir. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Rapuzzi, rapporteur spécial.

Mme Irma Rapuzzi, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (section commune et transports terrestres). Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, par son volume et ses orientations, le budget des transports pour 1983 affirme, une fois de plus, la priorité que le Gouvernement attache à la modernisation et au développement des transports de notre pays.

Quels moyens, quels objectifs pour cette politique ?

En ce qui concerne les moyens, il est indiscutable que nous sommes en présence d'un budget d'un volume considérable puisque les crédits de la section commune s'élèvent à 1 437,6

millions de francs avec un taux de croissance de 16,3 p. 100 tandis que les crédits pour les transports intérieurs s'élèvent, eux, à 32 103,9 millions de francs, soit une progression de 18,7 p. 100. Dans l'un et l'autre cas, ces taux de croissance sont très supérieurs à celui du budget général qui, lui, n'augmente que de 11,8 p. 100.

A l'appui de cette priorité, il convient de souligner — comme vous l'avez fait d'ailleurs il y a un instant, monsieur le ministre — que, dans le domaine de l'investissement, les autorisations de programme augmentent de 27,3 p. 100 par rapport à 1982 et qu'une dotation supplémentaire de 752 millions de francs est apportée au titre de 1983 par la loi du 3 août 1982 instituant le « fonds spécial de grands travaux ».

Les objectifs que le Gouvernement se propose à bon droit d'atteindre dans sa politique des transports sont ambitieux. Vous les avez d'ailleurs rappelés, monsieur le ministre d'Etat, dans la première partie de votre exposé ; je n'y insisterai donc pas davantage. Néanmoins, je pense que pour apprécier impartialement la qualité de ce budget, ses objectifs doivent être présents à l'esprit.

Il est vrai que vous entendez peser d'un poids considérable dans la bataille pour le développement industriel et dans la lutte pour l'emploi. Il est vrai également que la branche des transports, avec deux millions d'emplois, plusieurs dizaines de milliers d'investissements par an et un haut niveau technologique, constitue un indiscutable facteur de relance. Il est vrai enfin que les performances réalisées au titre de l'exportation sont considérables : le solde de la balance des transports dépasse 27 milliards de francs et les succès du T. G. V., de l'Airbus, de notre matériel ferroviaire et de notre matériel de « métro » ne sont plus à démontrer.

Indépendamment de cette action purement économique, il est vrai également que la nouvelle politique des transports se propose de concourir efficacement à la politique de développement régional et d'aménagement du territoire par une répartition mieux équilibrée des hommes et des activités, en favorisant le désenclavement de certaines régions défavorisées et en rendant les grandes agglomérations plus vivables et plus humaines.

Vous avez également dit — et vous avez bien fait — que le budget des transports entendait être un facteur de progrès social, non seulement en contribuant à protéger la santé, la sécurité et les conditions de travail des travailleurs des transports, mais aussi en accordant aux usagers davantage de sécurité et de confort.

En analysant, dans le temps limité qui m'est imparti, ce budget considérable, je garderai présente à l'esprit cette affirmation si souvent répétée — et que vous avez reprise ce matin — selon laquelle votre budget est un budget de rigueur, de croissance et de changement.

Un budget de rigueur ? Cela ne saurait déplaire à notre commission des finances qui, par ailleurs, vous le savez, monsieur le ministre, n'approuve pas toutes les orientations de la politique des transports que vous menez au nom du Gouvernement. Mais lorsque vous tenez le langage de la rigueur et que vous manifestez le souci de ménager au maximum l'argent public, vous trouvez, n'en doutez pas, un écho favorable dans notre assemblée et vous aurez notre soutien chaque fois que vous vous engagerez dans cette voie.

Ainsi, lorsque vous vous êtes efforcé de réaliser des économies de fonctionnement dans l'administration, nous avons noté les résultats non négligeables que vous avez obtenus. Il n'est, pour s'en convaincre, que de constater la faible croissance du taux d'augmentation des dépenses du titre III de votre budget. Cela est indiscutable et le rapporteur que je suis se plaît à vous en donner acte.

Vous avez aussi rappelé, monsieur le ministre d'Etat — dois-je y faire allusion à mon tour — que vous n'aviez pas hésité, même si cela demandait beaucoup de courage, à vous attaquer à un certain nombre de tabous. Il est vrai que vous avez fait un effort courageux pour réduire le déficit trop important que l'exploitation de Concorde créait dans le budget de l'Etat.

De la même manière, nous avons apprécié que vous ayez mis fin à cet abus scandaleux de certaines sociétés d'autoroute qui, tout en distribuant des dividendes à leurs actionnaires, n'hésitaient pas à demander à l'Etat de couvrir ce qu'elles appelaient leur déficit. En 1982, il en a coûté à l'Etat 267 millions de francs.

Il faut également noter à votre actif le vote de la loi sur la participation des employeurs aux dépenses de transport. La prise en charge partielle de la carte orange par les employeurs permettra de réaliser, dans le budget de 1983, une économie de 200 millions de francs.

Notre commission a également pris acte de la progression modérée des crédits pour la desserte de la Corse. Vous demandez seulement une majoration de 12 p. 100 pour couvrir les déficits entraînés par l'exploitation des lignes maritimes et aériennes, augmentation nettement moins importante que celles que nous avons constatées les années précédentes, et ce malgré un trafic accru.

Surtout, nous avons apprécié le maintien, dans des limites raisonnables, de l'ensemble des subventions d'exploitation à la S.N.C.F. puisque, avec 25 335 millions de francs — c'est encore un chiffre considérable, nous ne nous le dissimulons pas — la progression n'est que de 8,79 p. 100 en 1983, soit une augmentation objectivement inférieure à celle du produit intérieur brut qui est estimée, pour 1983, à 9,1 p. 100.

En particulier, pour la première fois, nous enregistrons, après tant d'années d'augmentations et d'inflation galopante, une modération sensible de la prise en charge des retraites par le budget de l'Etat. Contrairement à ce qui se passait les années précédentes, cette prise en charge n'augmente en effet que de 7,7 p. 100, ce qui est la meilleure des réponses à certaines accusations selon lesquelles le nouveau Gouvernement aurait procédé à des augmentations injustifiées de personnel à la S.N.C.F. La preuve qu'une telle augmentation injustifiée n'existe pas est précisément que cette contribution est inférieure à ce qu'elle était auparavant.

Voilà donc des signes d'une volonté de rigueur indiscutable. Certes, monsieur le ministre d'Etat, vous n'avez pas maîtrisé tous les facteurs de dépenses — nous souhaiterions celles-ci moins importantes — mais c'est un commencement. Notre commission vous en donne acte.

Est-ce un budget de croissance? Oui, comme je l'ai déjà souligné, si l'on examine la masse des crédits : plus 16,6 p. 100 de crédits budgétaires ; plus 27,3 p. 100 d'autorisations de programme ; intervention d'un fonds de grands travaux avec 720 millions de francs pour 1983. En deux tranches, c'est une enveloppe de deux milliards de francs qui viendra abonder l'ensemble des opérations prises en charge par le budget de l'Etat.

Les secteurs favorisés, pour lesquels la croissance est la plus sensible, sont — vous l'avez dit mais je me plais à le répéter — ceux qui concernent la politique des transports collectifs urbains puisqu'ils bénéficient de 914,7 millions de francs en autorisations de programmes, soit une progression de 21 p. 100 que l'on peut d'ailleurs considérer comme doublée avec les crédits du fonds spécial de grands travaux. De la même manière, les programmes de l'aéronautique civile augmentent de 34,8 p. 100 tandis que, dans un domaine particulièrement sensible, les programmes d'amélioration de la sécurité routière augmentent de 26,7 p. 100.

Enfin, votre budget est-il un budget de changement? Oui, tout au moins dans certains secteurs essentiels, et particulièrement en ce qui concerne l'expansion des transports collectifs urbains.

En tant que parlementaire de province et représentante d'une ville qui connaît, en matière de transports collectifs, des difficultés que vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, je ne puis que constater un meilleur équilibre entre les efforts respectivement consacrés aux transports collectifs en région parisienne et aux transports collectifs de l'ensemble de la province, puisque ces derniers représentent 59 p. 100, ce qui est très sensible, pour ne pas dire considérable. Vous ne serez cependant pas étonné si, lors de la discussion budgétaire, certains de mes collègues viennent souligner que, pour être satisfaisant, ce rééquilibrage doit aller encore plus loin.

L'autre facteur de changement est, bien sûr, le maintien en exploitation, voire la réouverture, des dessertes ferroviaires régionales déficitaires. Alors que, au cours des années précédentes, la politique malthusienne qui consistait à fermer les lignes déficitaires sans se préoccuper des contrecoups économiques désastreux qu'elles entraînaient faisait l'objet de protestations sur tous les bancs de cette assemblée, j'espère que l'ensemble de nos collègues apprécieront l'effort considérable qui est consenti dans ce domaine puisqu'un crédit de 3 013 millions de francs y est consacré.

Enfin, un autre signe de changement est l'amorce du renouveau à la S.N.C.F. dont vous avez parlé, monsieur le ministre d'Etat. Je n'y insisterai pas, d'autant que, pour être opérationnel, ce renouveau devra être consacré par le vote définitif de la loi d'orientation des transports intérieurs, laquelle, pour l'instant, n'a été examinée que par l'Assemblée nationale. D'ores et déjà la dotation en capital accordée à la S.N.C.F. pour 2 milliards de francs en 1983 et la forte majoration de la compensation aux charges d'infrastructures constituent un progrès que nous nous plaisons à souligner.

Tels sont, résumés aussi rapidement que possible, les aspects positifs que notre commission des finances a relevés dans le budget des transports pour 1983. Elle en a pris acte, mais elle n'approuve pas pour autant — cela ne saurait vous étonner — tous les aspects de la politique menée dans le domaine des transports et, naturellement, ses réserves et ses restrictions dans tel ou tel domaine pèsent sur l'appréciation globale que certains de nos collègues portent sur le budget des transports.

C'est ainsi que, dans le budget des charges communes, tout en enregistrant avec intérêt l'effort entrepris dans le domaine de la recherche, certains de nos collègues se sont inquiétés des conditions d'utilisation des dotations consenties notamment à l'institut régional des transports.

Surtout nous déplorons la persistance de l'inégalité des traitements entre le réseau des transports de la région parisienne et celui des autres villes de province, tant en ce qui concerne les crédits d'investissement que la prise en charge des déficits de fonctionnement.

En effet, s'agissant de la R.A.T.P. et des lignes S.N.C.F. banlieue, la subvention prévue pour 1983 continue de s'accroître avec 112 millions au titre des charges de service public, 3 421 600 000 francs pour ce qui concerne l'indemnité compensatrice aux subventions d'équilibre en augmentation de 23,7 p. 100 ; 174,6 millions en autorisations de programme, 212 millions en crédits de paiement. Au total, ce sont 3 753 600 000 francs dont bénéficie le réseau parisien, sans contrepartie en faveur de la province.

Certes, depuis 1976, il est prévu de mettre fin à cette charge excessive par l'intervention d'une loi sur l'organisation des transports parisiens. Mais cette loi, reportée chaque année depuis cinq ans, le sera une fois de plus si, comme je le crois, le Sénat vote l'article 67 de la loi de finances.

Je terminerai en évoquant le plus grave motif d'inquiétude de la commission des finances, je veux parler de la situation financière de la S.N.C.F., de son endettement d'autant plus préoccupant qu'il porte sur plus de 10 milliards de francs en devises étrangères.

Vous avez, tout à l'heure, monsieur le ministre, fait écho à cette inquiétude quant aux problèmes financiers de la S.N.C.F. et la commission des finances vous en donne acte. Elle souhaite néanmoins — et j'exprime fidèlement le sentiment de nos collègues de la commission des finances — que le nouveau statut de la S.N.C.F., après le vote de la loi d'orientation des transports, définisse, ainsi que le cahier des charges et le contrat de plan qui seront conclus avec l'Etat, des bases plus saines dans les rapports entre cette entreprise nationale et l'Etat.

C'est le même souci de défense de l'argent public qui anime la commission des finances lorsqu'elle souhaite être informée des conséquences économiques et financières d'un nouvel équilibre entre les différents modes de transport et être éclairée sur les modalités de financement du futur T.G.V. atlantique.

Comme on le voit, notre commission des finances a procédé le 14 octobre dernier à un examen objectif et sans complaisance des crédits du budget des transports pour 1983. Elle a décidé, à la majorité, de soumettre à l'appréciation du Sénat ce budget pour la section commune et les transports terrestres, ainsi que les articles 49 et 67 de la loi de finances, le premier visant les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation des travaux d'équipement d'intérêt général, le second proposant jusqu'au 31 décembre 1983 la reconduction du régime du concours financier que l'Etat apporte à la R.A.T.P. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes et sur celles de la gauche démocratique.*)

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

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

Respectueuse du domaine propre de la commission des finances, elle a, par delà les documents strictement budgétaires, procédé à une analyse des principales actions. Elle a, bien entendu, intégré dans sa réflexion l'étude menée simultanément du projet de loi sur les transports intérieurs. Le rapport écrit regroupe les éléments techniques et financiers, je n'y reviendrai pas.

Sans reprendre la répartition des différents modes de transports, j'évoquerai rapidement, en ce qui concerne la S.N.C.F., l'évolution des trafics.

L'année 1981 est caractérisée par une légère progression du trafic voyageurs, tendance qui est confirmée par les éléments des six premiers mois de 1982.

En revanche, le trafic marchandises est en perte de vitesse, si l'on peut se permettre cette expression. Exprimée en tonnes kilométriques, la baisse d'activité est de l'ordre de 7,3 p. 100 entre 1980 et 1981.

Et pour les sept premiers mois de 1982, un nouveau recul est enregistré. Cette tendance générale affecte, de façon variable, les différents produits, mais la part des pondéreux continue à diminuer. La dégradation de l'activité ferroviaire marchandises est donc certaine.

Comme les années précédentes, la commission s'est étonnée que plus de 50 p. 100 de votre budget soient versés à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P.

La situation de la S. N. C. F., quant à elle — et Mlle Irma Rapuzzi l'a souligné — est toujours aussi préoccupante : insuffisance du capital social bloqué depuis 1937 à 14 millions de francs ; endettement extrême, 49 milliards de francs dont 13 milliards de déficits cumulés ; endettement couvert, pour partie, par des prêts étrangers avec les aléas redoutables des variations du cours des monnaies et leurs conséquences. L'importance des prêts financiers qui en résultent, soit 10,6 p. 100.

La dotation en capital de 2 milliards de francs, qui s'ajoute à celle de 1 milliard de francs pour 1981 accordée à la S. N. C. F., constitue l'amorce bien faible d'une politique d'assainissement.

Il est vrai également que le réseau français est de tous les réseaux européens celui qui semble occasionner à l'Etat la charge la moins lourde.

Nous avons noté avec plaisir une stabilisation de la dotation compensatrice de la caisse de retraite.

Il convient, en effet, de rappeler que cette société comporte 250 000 actifs pour 412 000 retraités, mais il est permis de se demander si les charges de ce régime particulier de retraite doivent continuer à être affectées au budget de la S. N. C. F.

Vous avez indiqué, monsieur le ministre d'Etat, que les crédits ouverts aux transports reflétaient à la fois la rigueur et un souci de croissance.

La commission des affaires économiques et du Plan a déploré la disparité des efforts consentis en faveur, d'une part, du domaine routier, et, d'autre part, de la S. N. C. F. Elle a souligné également la nécessité d'une contribution équilibrée à l'activité des différents modes de transport, afin de préserver le libre choix des usagers.

Elle tient, par ailleurs, à émettre des réserves quant à l'opportunité immédiate de la réalisation du T. G. V. atlantique dont la rentabilité paraît médiocre et dont le coût est estimé à 12 milliards de francs. Ne craignez-vous pas un affaiblissement parallèle d'Air Inter au niveau des lignes transversales ?

Quant à la R. A. T. P., elle améliore sensiblement son réseau — les éléments de ce budget figurent au rapport écrit — mais les usagers participent aux dépenses pour 36 p. 100. Cette situation privilégie les utilisateurs des transports en commun de la région parisienne, au détriment des provinciaux, bien souvent privés de tout moyen de transport, et cela ne paraît pas normal.

Il reste l'angoissant problème de la sécurité dans le métro, que la commission a maintes fois évoquée. Quelles mesures comptez-vous prendre ? Pensez-vous pouvoir répondre favorablement à la demande de la R. A. T. P. de renforcer les forces de police ?

Nous souhaiterions, par ailleurs, que l'effort de l'Etat au profit des transports en commun dans les villes moyennes — je dis bien villes moyennes et non métropoles — soit intensifié.

En quelques mots, je me permettrai d'évoquer quelques points qui préoccupent les populations de la Haute-Marne et tout d'abord l'avenir de l'atelier S. N. C. F. sur lequel votre attention a été appelée et qui semble menacé. Une fermeture serait catastrophique dans une ville où le taux de chômage est de 11,7 p. 100.

Par ailleurs, les dispositions prises également par la S. N. C. F. condamnent le centre de triage de Jorquenay-Langres qui assurerait une distribution de tous les emballages des eaux de Vittel. Là encore, nous nous acheminons vers une réduction des emplois.

Enfin, la desserte de la ville de Langres peut être largement améliorée par l'arrêt des rapides Paris-Bâle. A l'heure du T. G. V., l'aménagement du territoire mérite bien la perte d'une

minute d'arrêt pour la desserte d'une ville de 10 000 habitants. Je vous remercie des réponses que vous pourrez nous apporter sur ce point.

Compte tenu de ces observations et de l'expectative dans laquelle elle se trouve quant aux orientations nouvelles du Gouvernement, la commission des affaires économiques et du Plan s'en remet à la sagesse du Sénat pour le vote des crédits correspondants.

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

M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation (aviation civile et météorologie). Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, la France occupe une place de choix dans le domaine de l'aviation civile, mais la crise du transport aérien menace cette prospérité.

Ses performances les plus remarquables se situent à l'exportation : les exportations du transport aérien peuvent être évaluées à 4 milliards de francs, celles effectuées dans le domaine des aéroports et de la navigation aérienne à 1 500 millions de francs et celles de la construction aéronautique à 9 milliards de francs. Toutefois, pour cette dernière activité, il faut tenir compte des importations qui ramènent le solde net à environ 4 milliards de francs, ce qui est déjà une somme très importante.

La crise des transports aériens nous pose de nouveaux problèmes. Pour les compagnies aériennes, les recettes ne suivent pas les coûts, entraînant des pertes considérables, notamment par suite de la politique américaine de déréglementation.

Cette conjoncture provoque un effet d'accélération à la baisse sur la construction aéronautique : non seulement les compagnies n'achètent plus, mais elles annulent leurs commandes et certaines licencient leur personnel et vendent leur matériel.

L'accumulation des pertes pose deux problèmes : qui financera les déficits des compagnies et comment sera financé le renouvellement des flottes aériennes ? C'est dans ce contexte qu'il convient d'analyser le projet de budget qui nous est soumis.

D'un montant de 5 milliards de francs, il augmente de 19,15 p. 100 en crédits de paiement, après une augmentation de 30 p. 100 en 1982. Les autorisations de programme augmentent de 31,5 p. 100 en 1983, mais cette augmentation considérable des crédits au cours des dernières années doit toutefois être tempérée au regard des annulations de crédits intervenues le 18 octobre dernier — puisque le ministère des transports a été touché aussi — qui ont réduit les autorisations de programme de 25 p. 100 et les crédits de paiement d'environ 15 p. 100 pour l'année budgétaire 1982. Attendons donc 1983 pour nous faire une opinion définitive sur ce budget.

Le caractère prioritaire de deux actions est nettement affirmé : la construction aéronautique civile — avec le programme Airbus et le C. F. M. 56 — et la navigation aérienne.

En ce qui concerne le transport aérien, quatre problèmes ont retenu l'attention de notre commission. Voyons tout d'abord, comme tous les ans, l'avenir de Concorde. L'Etat couvre le coût des amortissements et 90 p. 100 du déficit d'exploitation. Le coût budgétaire, de 281 millions de francs en 1980, de 344 millions de francs en 1981, est de 290 millions de francs pour 1982. Malheureusement, les coefficients de remplissage sur la seule ligne, celle de New York, restant en service sont loin de s'améliorer. Dans ces conditions, on peut s'interroger sur l'opportunité de la poursuite de l'exploitation de cette ligne. Le problème de son arrêt total est, à notre avis, posé. L'argent ne serait-il pas mieux employé ailleurs, par exemple à réaliser un moteur français, qui nous manque cruellement, pour l'Airbus A-320, ou le prolongement de la série des Falcon 10-20-50 qui ont obtenu un grand succès à l'exportation.

En ce qui concerne les questions relatives aux personnels navigants, notre commission a été sévère. Elle a dénoncé le comportement de certaines catégories de personnels navigants techniques d'Air Inter, qui, sans préavis et au mépris de l'usager, ont déclenché une grève de quarante-huit heures les 21 et 22 octobre derniers.

Connaissant les rémunérations et les conditions de travail de ces personnels, on ne peut être que scandalisé par les raisons profondes de cette grève et le faire savoir. Au-delà, on peut même s'interroger et se demander si, compte tenu de la nature de « service public de fait » du transport aérien, des conditions ne devraient pas être mises à l'exercice de ce droit de grève.

La situation d'Air France a fait l'objet de notre troisième analyse. Air France, après avoir équilibré ses comptes en 1980, a enregistré un déficit de 350 millions de francs en 1981, soit

2 p. 100 de son chiffre d'affaires. Pour 1982, le déficit pourrait s'établir à 700 millions de francs. A terme, cette situation est préoccupante, d'autant plus que des facteurs de moindre importance contribuent à l'aggraver.

Le respect des accords internationaux en matière de tarifs est mal assuré. La réciprocité des droits n'est pas effective avec certains pays. Ces situations durent depuis plusieurs années; il serait donc souhaitable que les pouvoirs publics fassent preuve de plus de fermeté pour faire respecter les droits de la compagnie nationale.

En revanche, nous aimerions connaître la position du ministère sur les transports par « charters » pour l'île de la Réunion, où le principe de la continuité territoriale et la nécessité de la démocratisation du trafic aérien pourraient peut-être mieux jouer.

J'en viens à ma quatrième réflexion sur le transport aérien intérieur. En s'appuyant sur les données du rapport Funel-Villiers consacré au transport aérien intérieur, il me paraît nécessaire de souhaiter un partage plus équilibré des gains de productivité; ce rapport indique que les gains de productivité ont principalement profité au personnel d'Air Inter. Il me paraît donc souhaitable de réaffirmer que ces gains de productivité doivent profiter également aux usagers, à la collectivité et à l'autofinancement de la compagnie.

Je dirai maintenant quelques mots de la construction aéronautique civile. Les taux d'accroissement des crédits sont spectaculaires. Il convient d'ailleurs de souligner que plus de 90 p. 100 de ces crédits correspondent à des avances remboursables et que les remboursements sont actuellement en nette progression. Ces chiffres doivent être évidemment minorés des annulations de crédits dont j'ai parlé tout à l'heure.

En ce qui concerne l'avion de transport régional ATR 42, lancé par la S.N.I.A.S. seule, il fait l'objet pour la première fois d'une inscription budgétaire modeste : les perspectives sont prometteuses mais, en l'état actuel de la situation financière des compagnies régionales françaises et des conditions de financement des ventes à l'exportation, il a peu de chance d'être vendu en France. Les avions d'occasion correspondent mieux aux possibilités des compagnies françaises et, en tout état de cause, il est souvent plus intéressant pour elles d'acheter du matériel étranger. Qui peut et qui doit payer? La question est posée.

En ce qui concerne l'Airbus A-320, les incertitudes demeurent malgré l'inscription de 500 millions de francs au budget de 1983 : incertitudes commerciales, incertitudes quant au cadre de la coopération et, surtout, terribles incertitudes techniques non pas tant en ce qui concerne l'avion que les moteurs. Après avoir renoncé à un moteur nouveau, qui serait trop coûteux et qui ne serait pas prêt à temps, on s'oriente maintenant vers un dérivé du C.F.M. 56 actuel. Mais le gain de carburant procuré par ce moteur risque de ne pas être suffisant pour compenser le surcoût d'un avion neuf par rapport aux avions actuels de Boeing.

On peut même se demander s'il ne faudrait pas faire comme les Américains, qui réclament de vieilles séries, en remettant par exemple sur le marché une série de Mercure de 150 places, modèle qui a fait ses preuves, avec un nouveau moteur, au lieu de s'égarer dans des recherches aléatoires.

Bref, c'est l'impasse et, pour l'instant, aucune solution ne se dessine. Je crains que nous n'en soyons toujours au même point l'an prochain, sauf à prendre une décision politique avec les risques que cela comporte.

C'est pourquoi, en raison de ces incertitudes, il me paraît judicieux de promouvoir quelques actions qui pourraient favoriser l'indépendance technologique de la France, assurer la poursuite de certains programmes et surtout préparer les voies de l'avenir.

L'exemple des moteurs de l'A-320 montre que la S.N.E. C.M.A. n'a pas actuellement la capacité de faire seule des moteurs civils et qu'elle dépend de son partenaire américain, General Electric, pour les parties « haute pression ». D'après les techniciens, on peut chiffrer notre retard à huit ans pour la recherche métallurgique sur les hautes températures.

L'accord avec la General Electric n'a pas apporté que des satisfactions pour la fabrication du C.F.M. 56, car l'appoint personnel de la General Electric a été nul.

Les recherches sur les hautes températures ont été payées par l'Etat américain pour fabriquer le bombardier B.1 de l'U.S. Air Force.

Par ailleurs, l'affaire du C.F.M. 56 paraît difficilement rentable, puisqu'il faudrait entre 2 500 et 4 000 moteurs pour atteindre le seuil de rentabilité.

Il me paraît indispensable de combler cette lacune pour se libérer de la tutelle américaine et chercher, le cas échéant, d'autres voies de coopération qui pourraient être européennes.

De la même façon, il est urgent de prévoir une nouvelle motorisation pour les hélicoptères Dauphin et Ecureuil et il est indispensable de prévoir une motorisation française pour le bi-moteur Ecureuil, le fournisseur actuel des moteurs ayant plutôt tendance — et on le comprend — à privilégier son client américain Bell au détriment de la S.N.I.A.S.

Pour toutes ces raisons, notre commission a manifesté nettement ses inquiétudes et a formulé des propositions pour amorcer une solution qui, comme je l'ai dit, ne pourrait être qu'à long terme.

Elle propose une suppression des crédits figurant à l'article « Provisions à répartir », soit 30 millions de francs — article assez imprécis, on en conviendra — et une affectation des sommes ainsi dégagées aux recherches sur les parties « haute pression » et « hautes températures » des moteurs d'avion et sur les motorisations d'hélicoptères, seule condition pour assurer un véritable avenir à la production de l'aviation française.

Je voudrais en terminant dire quelques mots sur la navigation aérienne. La commission a eu son attention attirée sur un projet du ministère qui tendrait à reconnaître le droit de grève aux aiguilleurs du ciel sous réserve d'un service minimum. Ce projet pose avec acuité le problème de la continuité du service public de la navigation aérienne. La commission met en garde le Sénat contre le danger que présenterait un tel projet, s'il n'était pas étudié à fond, car il favoriserait un peu plus les compagnies étrangères au détriment de nos compagnies nationales.

Dans ce domaine, nous pensons, à la lumière du colloque d'Eurocontrol qui s'est tenu à Luxembourg et que nous avons étudié de près, que les encombrements des routes aériennes coûtent aux compagnies des milliards de francs en carburant gaspillé. Les services de contrôle de la navigation aérienne pourraient certainement apporter une aide considérable aux économies de carburant. C'est un problème au moins aussi important à étudier que la reconnaissance éventuelle d'un droit de grève aux contrôleurs de la navigation aérienne.

Sous le bénéfice de ces observations et sous réserve de l'adoption de l'amendement qu'elle a déposé, votre commission est favorable à l'adoption de ce budget.

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

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (aviation civile). Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, compte tenu de la brièveté du temps qui m'est imparti, je vous renvoie à mon rapport écrit, me réservant seulement, dans cet exposé, la possibilité de poser des questions à M. le ministre d'Etat.

Je vous indique d'entrée de jeu, monsieur le ministre d'Etat, que notre commission a donné un avis favorable à votre projet de budget, mais elle l'a fait à une majorité étriquée, c'est-à-dire avec beaucoup de réserve et sans enthousiasme. Cela signifie, en clair, que des réponses du ministre dépendra la position définitive que, dans sa sagesse, le Sénat prendra.

Je ne reviendrai pas longuement sur la situation internationale de l'aviation civile que j'ai exposée l'an dernier en insistant sur le rôle irremplaçable de cette activité, sur l'aménagement planétaire et sur le décollage économique des pays du tiers monde.

L'organisation internationale des transports aériens est l'élément principal, en tout cas indispensable, au développement des pays que l'on peut, sans fausse pudeur, appeler pauvres. C'est donc, du fait même, un élément non négligeable de la paix dans le monde.

Les Américains, dans leur libéralisme exacerbé, n'ont sans doute pas bien compris cette notion quand ils ont décidé d'appliquer la déréglementation des tarifs fondée sur un principe que je schématise : que le plus fort gagne.

Or qu'est-il arrivé? Je vous ai fait part des risques que les compagnies aériennes et, par voie de conséquence, les Etats couraient du fait de cette politique. Le constat de la situation d'aujourd'hui confirme, hélas! ces prévisions. Les plus forts n'ont pas gagné, certains même sont morts. La Panam, qui était, il y a peu de temps encore, florissante, a connu, en 1981, une perte d'exploitation de plus de 375 millions de dollars. Pour faire face à cette situation, la compagnie a pris un certain nombre de mesures que je qualifierai, par pudeur, de rigoureuses : les cadres acceptent une réduction de salaire de 25 p. 100, le per-

sonnel navigant vole quinze heures de plus par mois pour une rémunération réduite, des dessertes sont supprimées et le service public est, de ce fait même, mis en cause.

Je vous laisse à penser quelles seraient les réactions en France si de telles dispositions étaient tout simplement envisagées.

Mais ce système de déréglementation a également des répercussions en Europe. Le Britannique Laker, qui prétendait casser les prix des transports aériens sur l'Atlantique, s'est brisé les ailes. Il est en faillite. Il a entraîné dans son sillage la British Airways, dont le bilan pour 1981 présente un déficit de plus de 6 milliards de francs. La situation est délicate également pour Alitalia — 600 millions de francs de déficit — mais aussi pour Olympic et Sabena. Notre compagnie nationale Air France connaît elle-même des difficultés : son déficit a atteint 370 millions de francs en 1981 et risque de s'élever à 800 millions de francs en 1982.

Nous ne pouvions, monsieur le ministre d'Etat, ignorer cette conjoncture internationale avant de vous poser les questions qui nous préoccupent au plan national.

En ce qui concerne Air France, une partie importante de son déficit provient de l'exploitation de Concorde. Je me souviens d'avoir, il y a quelques années, été vigoureusement invité, à Toulouse, par les militants C.G.T. et les militants communistes de la S.N.I.A.S., à signer une pétition nationale — et je l'ai signée — réclamant au gouvernement de l'époque la poursuite de la construction de Concorde. Il n'est plus question aujourd'hui de fabriquer des Concorde ; il est essentiellement question de faire voler Concorde.

Le 10 mai 1981, c'est un peu comme les Pyrénées : vérité en deçà, erreur au-delà. C'est ainsi que Concorde ne dessert plus, vous l'avez rappelé, monsieur le ministre d'Etat, ni Rio, ni Washington, ni Mexico, mais seulement New York. Pouvez-vous nous dire si cette liaison pourra être maintenue et comment seront utilisés les Concorde hélas ! disponibles ?

J'avais suggéré à vos prédécesseurs, non par simple boutade, de tenter de vendre les Concorde non utilisés aux émirats. Ils sont sans doute seuls capables de les faire fonctionner. Et puis la technologie française, par cette méthode, continuerait à étonner le monde, ce qui n'est pas négligeable. Je vous soumetts à nouveau cette idée.

Autre interrogation en ce qui concerne Air France qui, depuis plusieurs années, pour des raisons évidentes d'ordre économique, voulait remplacer ses Caravelle mais n'avait pu réaliser ce projet du fait de l'opposition du personnel navigant. Vous avez, monsieur le ministre d'Etat, débloqué la situation. Ce qui n'était pas possible hier est réalisé aujourd'hui : les Boeing 737 peuvent être pilotés à deux. Bravo, et c'est un bravo sincère.

Mais vous savez bien qu'Air France, du fait de l'insuffisance d'appareils adaptés, a dû renoncer à plusieurs lignes et affréter des avions à d'autres compagnies. Ainsi notre compagnie nationale a perdu une clientèle qu'il lui sera difficile de reconquérir.

Alors que vous avez décidé d'autoriser Air France à acquérir des Boeing 737, pouvez-vous nous dire, monsieur le ministre d'Etat, dans quelle mesure notre compagnie nationale, dont je ne vous rappellerai pas la situation financière difficile, pourra faire face à ces acquisitions et, par conséquent, quelle part vous envisagez de faire supporter à l'Etat dans cette opération ?

Pour en terminer avec Air France, dont il faut souligner le souci de rigueur dans la gestion, qui se traduit, dans la conjoncture difficile pour ne pas dire catastrophique du transport aérien international, par le constat relativement satisfaisant qu'elle se porte de tous les points de vue mieux que les autres, je voudrais interroger M. le ministre d'Etat sur l'information toute récente — elle date d'hier — d'un quotidien parisien, pour ne pas dire d'un quotidien de Paris, selon laquelle les socialistes — ce n'est pas vous — et le Gouvernement — ce peut être vous — ont été choqués parce qu'une firme française ferait de la publicité aux Etats-Unis sur le thème « Vive le pauvre franc français ! ». La firme en question, pour ne rien cacher, est Saint-Laurent rive gauche. Il n'est peut-être pas inintéressant de signaler que, dans le même temps, une radio américaine présentait, à New York, une publicité d'origine Air France incitant les Américains à voyager français, tout simplement parce que, le cours du dollar étant ce qu'il est, « voyager français, c'est tellement moins cher ! ».

Je m'étonne, monsieur le ministre d'Etat, que ce qui est choquant pour le Gouvernement dans une publicité de Saint-Laurent ne le soit pas dans la publicité d'une entreprise nationalisée.

M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial. Très bien !

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Le franc est faible par rapport au dollar. On dit aux Américains : Profitez-en ! Ce qui est choquant, monsieur le ministre d'Etat, c'est que le Gouvernement soit choqué.

Nous ne pouvons avoir la prétention d'indiquer aux Américains le cours de leur dollar, même s'il ne nous plaît pas. En revanche, nous avons le devoir pour tout notre commerce extérieur, y compris pour Air France, de rétablir au mieux, et pour quoi pas par la publicité, une balance largement déficitaire.

Nous aimerions, monsieur le ministre d'Etat, connaître votre sentiment sur cette affaire qui semble avoir mobilisé beaucoup d'intelligence dans le désordre, mais qui est significative d'une volonté, ou d'un manque de volonté, de conquérir les marchés étrangers.

Toujours concernant Air France, une revue américaine a annoncé, lundi dernier, que Mac-Donnel Douglas avait engagé des négociations pour vendre des DC 9-80 à notre compagnie nationale et peut-être à Air Inter. N'oublions pas qu'il s'agit d'un avion de 150 places concurrent de l'Airbus A 320. Air France a démenti. Pouvez-vous, monsieur le ministre d'Etat, confirmer ce démenti ?

La presse indique que, mardi dernier, lors du dîner de l'association des professionnels navigants, vous avez déclaré : « En tout cas, si jamais l'A 320 devait être abandonné, ce ne serait pas notre fait », et tout à l'heure, sous une forme différente, vous avez dit à peu près la même chose.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Puis-je vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Excusez-moi de vous interrompre, monsieur le rapporteur, mais je profite de l'évocation de cette déclaration, qui est, en effet, parue dans la presse, pour la démentir de la manière la plus formelle. Je n'ai pas prononcé une telle phrase.

M. le président. Vous pouvez poursuivre, monsieur le rapporteur.

M. Bernard Legrand, rapporteur pour avis. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je ne dirai qu'un mot de U.T.A. Dans un climat de concurrence sauvage, notre compagnie porte le pavillon français en Afrique, en Extrême-Orient et dans le Pacifique, en maintenant un équilibre financier précaire, mais qui est tout de même envié par ses concurrents.

Air Inter présente le vice aujourd'hui rédhibitoire d'être une des rares compagnies aériennes au monde qui puisse présenter un bilan bénéficiaire. Cela est dû à son organisation de grande rigueur, à son agressivité et à son intelligence commerciale. Les taux d'augmentation des prix de passage sont restés inférieurs aux taux de l'inflation. Des tarifs préférentiels ont été offerts à des couches sociales qui n'avaient jamais jusque-là songé à utiliser l'avion : les enfants, les personnes âgées, les couples, les groupes. Au fond, Air Inter a joué les « Leclerc » du transport aérien : « Je gagne moins sur chaque produit, mais j'en vends davantage. » C'est peut-être une bonne idée ; en tout cas elle permet de faire des bénéfices.

Cette compagnie a tenté aussi de prendre sa part dans l'aménagement du territoire en décidant de voler pour tous, mais pas forcément de voler partout. Et c'est parce qu'elle ne vole pas partout qu'il faut examiner la situation des compagnies dites de troisième niveau.

Ces compagnies disparaissent les unes après les autres, ou complètement et définitivement ou bien par absorption ; pourtant, elles ont un rôle capital à jouer dans le domaine de l'aménagement du territoire.

Les lignes radiales d'Air Inter, c'est-à-dire desservant Paris, sont bénéficiaires : les lignes transversales sont largement déficitaires. Les compagnies de troisième niveau ont à jouer un rôle complémentaire qui est primordial. La dure loi de la concurrence sans frein sur le plan du transport aérien international doit être pour nous une leçon. Elle s'est traduite par la mort de ceux qui se croyaient les plus forts. Nous n'avons pas le droit de transposer en France une pareille politique suicidaire.

Ce que le train, même le T.G.V., ne fera jamais, ce que la route, même en développant les autoroutes, ne réussira pas, l'aviation civile peut le réaliser.

Il est urgent, monsieur le ministre d'Etat, qu'au-delà même de votre loi d'orientation, une étude globale soit réalisée dans un esprit pragmatique d'aménagement du territoire, qui permette de distinguer ce qui est faisable de ce qui ne l'est pas. C'est une question posée par notre commission depuis plusieurs années. Elle est prête à coopérer à ce travail indispensable.

La dure loi de discipline m'oblige à interrompre cet exposé sans vous avoir entretenu des problèmes de la construction aéronautique, de la construction de moteurs, de l'aéroport de Paris et de la lutte contre le bruit.

Je ne peux que vous rappeler, mes chers collègues, en conclusion, mon propos introductif.

Notre commission a donné au projet de budget de l'aviation civile un avis favorable, mais du bout des lèvres. Je me suis contenté, dans cet exposé, de vous poser des questions, monsieur le ministre d'Etat. C'est en fonction de vos réponses que le Sénat décidera. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances (routes et voies navigables).

M. Henri Caillavet, rapporteur spécial de la commission des finances (routes et voies navigables). Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, à propos de cette partie du projet de budget dont je dois maintenant donner l'analyse en ma qualité de rapporteur spécial de la commission des finances, je voudrais rappeler à mes collègues que, bien évidemment, après la suppression du F.S.I.R. — fonds spécial d'investissement routier — il s'agit exclusivement de dépenses spécifiques relatives au domaine des routes et des voies navigables.

Pour l'essentiel, je vous renvoie à mon rapport écrit afin de ne pas alourdir ces débats et de respecter la discipline que nous nous sommes imposée.

Monsieur le ministre d'Etat, au sujet des routes nationales, je constate une majoration moyenne de 9 p. 100, c'est-à-dire inférieure à la moyenne générale du budget. Mais j'ajoute tout de suite, à l'intention du Sénat, que cette moyenne est suffisante parce qu'avec les crédits des grands travaux nous pouvons faire face, d'une manière générale, à l'ensemble des besoins et également — car c'est une préoccupation sociale — permettre à l'ensemble des entreprises de poursuivre leurs activités.

Dans votre budget — et nous vous donnons raison, à la commission des finances — vous avez porté l'accent sur l'entretien. Vous lui avez accordé une très nette priorité, ce qui nous paraît convenable, y compris d'ailleurs pour ce qui concerne le renforcement des ouvrages d'art. En cela aussi, nous avons satisfaction.

Grâce, monsieur le ministre d'Etat, aux crédits renforcés, vous avez créé une nouvelle direction de la sécurité de la circulation routière, à laquelle vous demandez de s'attaquer — le terme n'est pas trop fort — à l'ensemble des problèmes de sécurité. Il est bien évident que cette nouvelle direction étant depuis peu organisée, nous ne pouvons que nous mettre en attente avant de porter jugement sur son activité.

Dans le domaine de l'infrastructure, le Gouvernement a eu raison, à notre avis, à cause, d'ailleurs, des difficultés financières, de réduire les crédits consacrés aux autoroutes de liaison au profit de la voirie nationale en rase campagne. Nous vous l'avions demandé l'an dernier et nous constatons avec satisfaction que cette proposition a été retenue par le Gouvernement. Cependant, nous constatons aussi que la voirie urbaine recevra, elle, la plupart des crédits provenant des fonds des grands travaux.

En revanche, nous éprouvons beaucoup d'inquiétude, et je suis chargé de vous le dire, au sujet des difficultés rencontrées par les sociétés concessionnaires des autoroutes.

Quand j'étais dans l'opposition, j'avais dénoncé cette politique particulière qui consiste à permettre à des sociétés, avec l'appui des banques, de réaliser des travaux assez exceptionnels, partant, de réaliser des bénéfices considérables et lorsque, en quelque sorte, la crème est prise, de ne laisser que le petit-lait.

Tout à l'heure, vous avez fait allusion à cette situation et vous avez eu raison parce que, dans le tableau que j'ai dressé — j'espère qu'il est au moins conforme aux chiffres que vous avez — nous constatons que pour la société concessionnaire de l'autoroute Paris-Est-Lorraine — A.P.E.L. — la société française du tunnel routier de Fréjus — S.F.T.R.F. — la société des autoroutes de la côte basque — A.C.O.B.A. — et la société des autoroutes Rhône-Alpes — A.R.E.A. — globalement, les crédits consacrés, au titre de la garantie de l'Etat, au remboursement des emprunts ne cessent de progresser : en 1980, 114 millions de francs ; en 1981, 300 mil-

lions ; en 1982, 377 millions, et pour l'année prochaine, les prévisions portent sur 431 millions de francs. Dès lors, nous serions heureux de voir enfin le Gouvernement mettre fin à cette situation et faire en sorte que l'Etat ait la maîtrise des autoroutes.

A propos de cette maîtrise, je vous rappelle — observation également contenue dans mon rapport de l'an dernier et je vous prie de m'excuser de me répéter — la nécessité de parvenir à une péréquation des tarifs des péages sur les autoroutes. Il est urgent qu'une harmonisation intervienne. Pouvez-vous, monsieur le ministre, vous y engager ?

J'en arrive à la deuxième partie de mes observations — là, monsieur le ministre d'Etat, je serai également bref — qui concerne les voies navigables.

Après le budget de 1982, qui marquait incontestablement un très net redressement, celui de 1983 vise à consolider les résultats obtenus.

Mais nous allons bientôt être dotés d'un schéma directeur en matière de voies navigables.

M. Grégoire, qui est un homme éminent, un conseiller d'Etat très distingué, a présidé une commission, aux travaux de laquelle vous m'avez fait l'honneur de m'associer, monsieur le ministre d'Etat, et qui sera sans doute en mesure de déposer son rapport aux environs du mois de février 1983.

Les membres de cette commission ont été précisément tenaillés par la contradiction née du fait que deux textes nous cernent que nous ne connaissons pas complètement. Nous avons délibéré, alors que nous ignorions tout de la loi sur les transports aériens et que le projet de loi sur les compétences, dont vous avez retiré celles qui concernent les voies navigables, n'est pas définitivement voté (*M. le ministre d'Etat fait un geste d'impuissance*). Nous avons donc fait du pilotage à vue, en l'occurrence de la batellerie à vue, en évitant les récifs.

Remarquez, j'ai été, je crois comme M. le président, ministre de la marine nationale : il nous est donc toujours possible, malgré les récifs, de poursuivre notre navigation. (*Sourires.*)

Cependant, il ne faudrait pas que la commission Grégoire ne soit disposée qu'à entendre la batellerie, à ne débattre et à ne proposer qu'avec elle. Alors je vous fais une proposition. Nous ne souhaitons pas que cette commission disparaisse lorsqu'elle aura déposé son rapport. Il faudrait, puisque nous entreprenons une politique de décentralisation, lui permettre, lorsqu'elle aura arrêté le schéma directeur, formulé ses propositions, défini les grandes options et déposé son rapport, de travailler au niveau local, dans une sorte de cadre d'aménagement du territoire et, partant, être l'interlocutrice naturelle dans les quatre ou cinq grandes régions qui pourraient, dans ces conditions, formuler leurs observations et favoriser la maîtrise des interconnexions régionales dans un cadre administratif nouveau. Elle deviendrait donc l'interlocutrice à la fois des pouvoirs publics locaux, des pouvoirs régionaux et du pouvoir central, c'est-à-dire du Gouvernement.

Mais, bien évidemment, il faut souhaiter que le schéma directeur étant déposé, monsieur le ministre d'Etat, le Gouvernement élabore une politique volontariste et ouvre des crédits que nous osons espérer plus substantiels si, à tout le moins, Dieu nous prête vie, c'est-à-dire si la défense du franc nous autorise à mieux préserver l'avenir.

Je dois également vous interroger brièvement au sujet des grands projets de la navigation qui en sont toujours au stade des études, qu'il s'agisse de Rhin-Rhône — il ne semble pas que vous ayez fait de nombreux progrès — de Seine-Est ou de Seine-Nord.

Quant à l'aménagement de la Garonne, vous me permettrez de m'en soucier quelque peu. Le plan Grand Sud-Ouest, mis en place par M. Giscard d'Estaing avec beaucoup de tapage, s'est vu attribuer quelques crédits, mais nous voudrions être mieux informés et savoir ce que vous pouvez réaliser en faveur de cet aménagement.

Il reste encore, mes chers collègues — ce sera d'ailleurs mon dernier mot — un sujet à propos duquel la commission des finances a manifesté son inquiétude : en effet, l'érosion des berges constitue pour nous une très grande préoccupation.

La batellerie compromet leur solidité. Or, vos crédits, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, sont hélas, dangereusement minorés. C'est pourquoi la commission des finances, dont les avis sont, comme vous le savez, toujours très mesurés, m'a chargé de vous faire un reproche sévère pour cette conduite que nous considérons comme fautive. Je sais bien que vous allez me répondre que vous ne pouvez pas tout faire ni tout entreprendre (*M. le ministre d'Etat fait un signe d'acquiescement*) et vous aurez raison. Mais peut-être, par un aménagement même de votre budget, auriez-vous pu prévoir,

pour cette difficulté majeure, des crédits qui, je le crains, feront cruellement défaut et, partant, risquent de mettre en péril la sécurité des berges de nos rivières et de favoriser la pollution de celles-ci.

Au bénéfice de ces simples observations, monsieur le ministre d'Etat, la commission des finances s'en remet à la sagesse du Sénat. A titre personnel, je vous donne mon approbation. (Applaudissements.)

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

M. Jacques Braconnier, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (routes et voies navigables). Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, après l'optimisme affiché par M. Caillavet, j'apporterai, hélas ! une note de pessimisme.

En effet, monsieur le ministre d'Etat, la nouvelle politique des transports que vous avez proposée, et qui a été décidée par le Gouvernement, affirme, me semble-t-il, la nécessité d'une relance des actions dans un secteur où les besoins restent pressants. Il va de soi que la croissance de la circulation et les retards pris dans certains domaines justifient cette louable intention.

L'analyse des moyens de paiement inscrits dans la loi de finances pour 1983 fait apparaître globalement des motifs de satisfaction, puisque ces chiffres sont sensiblement supérieurs à ceux de la moyenne du projet de loi : plus 16,6 p. 100 en crédits de paiement et plus 27,3 p. 100 en autorisations de programme.

Toutefois, en examinant attentivement la part de ce budget consacrée aux routes et aux voies navigables, force est de constater que l'effort de rigueur et de maîtrise financières a singulièrement amputé ces deux chapitres.

C'est ainsi que, pour les routes, les moyens d'engagement diminuent de 2 p. 100 en francs courants, soit 14 p. 100 en francs constants, et que les crédits de paiement baissent de 3 p. 100 en francs constants alors qu'ils concernent surtout des opérations déjà lancées.

Ces chiffres ne traduisent que trop la chute de l'activité d'un secteur à forte main-d'œuvre, celui des travaux publics en France. Pour le premier semestre de 1982, on a enregistré une baisse de 5 p. 100 en volume et de 4,4 p. 100 en effectifs. Certes, ce phénomène n'est pas nouveau puisque, depuis près de dix ans, le chiffre des travaux réalisés en France s'inscrit dans une tendance globalement décroissante, sauf pour 1980.

Il convient de rappeler que, l'an dernier, 800 millions de francs inscrits au budget primitif de 1982 avaient été bloqués, et que, en revanche, le fonds spécial des grands travaux, instauré en juillet dernier, doit permettre d'engager cet automne 1 250 millions de francs. Cela ne correspond, en réalité, qu'à une enveloppe supplémentaire de 450 millions de francs qui, échappant au contrôle parlementaire, ne permet pas de connaître avec précision la nature et la localisation des travaux réalisés.

Ainsi, si l'on intègre ces crédits du fonds spécial de grands travaux, engagés pour moitié en 1982 et — paraît-il — pour moitié en 1983, le pourcentage de baisse reste-t-il important : 13,08 p. 100.

Il est donc hasardeux d'affirmer que ce fonds spécial est un stimulateur vigoureux de l'activité, puisque la baisse de la capacité d'engagement continue.

Certes, nul ne conteste les trois objectifs que s'est fixé le Gouvernement — contenir le chômage, réduire l'inflation, redresser le commerce extérieur — mais ils supposent, entre autres, une politique plus soutenue en matière d'investissement et d'équipement. Celle-ci créerait des emplois sans relancer l'inflation et sans perturber davantage le précaire équilibre de notre balance commerciale.

Economiquement justifiée, une telle politique répondrait, en outre, aux besoins de la nation. C'est, au demeurant, ce que font les pays développés. Hélas ! les crédits que consacre l'Etat à son réseau routier placent la France en position très médiocre.

Il semble, enfin, que cette réduction de crédit résulte d'un choix politique délibéré, puisque les dotations budgétaires réservées aux autres modes de transport augmentent pour leur part de 27 p. 100.

De telles contractions budgétaires ne sont pas sans conséquence sur l'amélioration de notre réseau routier, qu'il s'agisse du programme entretien, de la viabilité hivernale, du programme de développement des infrastructures, à l'exception toutefois — je dois le reconnaître — de l'investissement routier en milieu urbain lequel, reconnaissons-le, est satisfaisant.

Quant à notre réseau autoroutier, il est loin d'atteindre les prévisions du programme 1977-1985 qui envisageait de construire 500 kilomètres d'autoroutes par an, soit 5 000 kilomètres supplémentaires.

Le rythme des mises en service se ralentit dangereusement : 306 kilomètres en 1981, 218 kilomètres en 1982, et les prévisions pour 1983 n'atteignent que 127 kilomètres. Encore s'agit-il, pour l'an prochain, d'une équation à une inconnue. Si l'on sait, en effet, que les crédits autoroutiers représentent 810 millions de francs, on ignore encore quelle sera l'enveloppe des prêts consentis aux sociétés d'autoroutes.

Mais une chose est certaine : notre programme autoroutier prend beaucoup de retard et notre densité d'autoroutes est la plus faible d'Europe. Les Pays-Bas et la République fédérale d'Allemagne ont respectivement 43,5 kilomètres et 31 kilomètres d'autoroute pour 1 000 kilomètres-carrés alors que la France n'en dispose que de 10,4.

Dans ces conditions, le plan autoroutier n'est pas un réducteur, mais un amplificateur d'incertitudes.

Aussi souhaitons-nous que vous profitiez de ce débat pour lever le voile qui entoure votre projet de réforme de la politique autoroutière de la France. Nous aimerions savoir si celui-ci figurera dans les propositions du IX^e Plan, assorti d'une programmation.

A cet égard, l'excellent rapport présenté par M. Jacques Fabre, au début de 1982, sur les liaisons autoroutières et routières à fort débit, semble avoir constitué un élément de réflexion important pour la réforme du financement et de la gestion des autoroutes concédées dont les grandes lignes ont été approuvées par le conseil des ministres du 13 juillet 1982.

Mais s'agit-il là de mesures concrètes dont l'application est sérieusement envisagée ou faut-il n'y voir que de simples déclarations d'intention ? Tel est le sens, monsieur le ministre d'Etat, de notre interrogation.

Quant aux programmes d'actions prioritaires, il est à l'heure actuelle difficile d'apprécier avec exactitude les dotations dont chacun d'eux bénéficiera, ce qui ne facilite pas le contrôle parlementaire. Sauf pour le plan routier breton pour lequel on parle de 370 millions à 380 millions de francs, sous réserve d'un contrat de Plan entre l'Etat et ses partenaires territoriaux, aucun chiffre n'est indiqué pour le plan routier du Massif central ni pour le grand Sud-Ouest pas plus que pour la route Centre-Europe-Atlantique.

Un tel silence est équivoque. N'est-il pas le signe précurseur d'une nouvelle politique contractuelle qui exigera un effort accru des collectivités territoriales avec comme corollaire un certain désengagement de l'Etat ? Cela mérite de votre part, monsieur le ministre d'Etat, une réponse claire afin d'apaiser nos craintes quant à un nouveau transfert de charges.

Je terminerai ce rapide examen du budget des routes en disant quelques mots sur la sécurité routière.

Les comités interministériels du 13 juillet et du 2 août 1982, puis le conseil des ministres du 4 août ont arrêté de nouvelles dispositions en vue d'améliorer la sécurité routière. Il est encore trop tôt pour juger des effets de ces mesures, mais il faut se féliciter de la sensible augmentation des crédits attribués au renforcement de la sécurité routière pour 1983.

En revanche, il faut se méfier de certaines initiatives technocratiques tendant au perfectionnement. Je pense, par exemple, à l'éventualité d'un nouvel abaissement des vitesses maximales autorisées. Non seulement la comparaison avec le nombre des accidents survenus dans des pays où la réglementation est plus souple qu'en France ne joue pas en notre faveur, mais encore les difficultés que vous rencontrez actuellement pour faire respecter les vitesses limites autorisées sont telles qu'un nouvel abaissement rendrait impossible tout contrôle et accroîtrait sensiblement les tracasseries que subissent déjà les usagers de la route.

J'examinerai maintenant le budget consacré aux voies navigables.

Avec 7 000 kilomètres de voies navigables, la France dispose d'un réseau étendu, mais, hélas ! vétuste, puisque la plupart de ces voies sont centenaires et qu'elles ne correspondent plus aux impératifs du trafic fluvial moderne.

Ainsi une politique volontariste et tournée vers l'avenir devrait-elle prendre en compte deux impératifs : d'abord, entretenir et moderniser l'acquis ; ensuite, élaborer un réseau de voies à grand gabarit.

La première condition est en partie remplie avec le budget pour 1983, puisque les crédits d'entretien et d'équipement représentent une augmentation de 11,6 p. 100 en francs courants sur l'année 1982. Un volume de travaux semblable pourra donc être réalisé.

En outre, sur les 85 millions de francs de crédits bloqués du budget primitif de 1982, 60 millions de francs ont pu être utilisés. Ce n'est pas la totalité, mais nous tenons quand même à vous en remercier.

Toutefois, il faut déplorer que les voies navigables ne puissent bénéficier de l'intervention du fonds spécial de grands travaux.

Enfin, même si les dotations prévues au budget de 1983 sont en augmentation, elles permettront au mieux de maintenir l'effort d'entretien sans pouvoir toutefois laisser espérer une extension du réseau et son amélioration.

Car l'extension du réseau, c'est-à-dire la réalisation des voies à grand gabarit, en est encore à la définition d'une politique. Voilà quatre ans, la priorité était donnée à l'axe mer du Nord—Méditerranée ou, plus exactement, à la liaison Rhin—Rhône.

Une loi confiant la maîtrise de l'ouvrage à la C. N. R. avait été votée. Des travaux ont été exécutés. Puis, la mouvance électorale ayant instauré un autre pouvoir, la précédente politique étant jugée quelque peu hérétique, il a paru bon d'y réfléchir et peut-être d'en changer.

Le Plan intérimaire de deux ans n'a pas traité de ce sujet. Les années passent et l'on attend toujours la définition d'une politique.

Les conclusions du rapport Grégoire seront-elles bientôt connues ? Elles devaient l'être à la fin de l'année et l'on parle maintenant du mois de février. Peut-on espérer que le IX^e Plan fixera avec précision les intentions du Gouvernement, ou y aura-t-il, en plus, un schéma directeur des voies navigables ?

On parle également, monsieur le ministre d'Etat, d'un transfert de compétences, c'est-à-dire d'un transfert de charges, mais aux dépens de qui s'effectuera-t-il ? De la région, du département, alors que ces collectivités éprouvent déjà d'immenses difficultés à faire face si elles ne veulent pas trop alourdir la pression fiscale ?

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, les observations que je me devais de vous présenter après l'étude de ces deux budgets. Je conclurai en disant au Sénat que, même si le budget relatif aux voies navigables se situe à un meilleur niveau que celui des routes, aucun d'eux ne marque une réelle volonté de rattraper notre retard, aucun d'eux ne privilégie assez les investissements pourtant indispensables à notre époque. C'est pourquoi, à mon grand regret, il ne me paraît pas possible de donner un avis favorable à ces deux budgets.

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 18 novembre 1982 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès	36 minutes.
Groupe socialiste	48 minutes.
Groupe de l'union des républicains et des indépendants	29 minutes.
Groupe du rassemblement pour la République ...	29 minutes.
Groupe de la gauche démocratique	27 minutes.
Groupe communiste	28 minutes.

La parole est à M. Bernard-Michel Hugo.

M. Bernard-Michel Hugo. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le budget qui nous est soumis aujourd'hui présente à plusieurs égards les caractéristiques d'un budget exemplaire.

Cela ne résulte pas de son volume quantitatif, dû à l'importance de ce secteur dans l'économie française, ni de la priorité accordée à ce dernier dans l'ensemble d'un budget dont l'une des caractéristiques est la rigueur. Ces deux points, très positifs en eux-mêmes, relèvent en effet de données plus générales de la politique du Gouvernement.

Ce qui fonde l'exemplarité de ce budget, c'est sa structure interne qui reflète et interprète très exactement les choix globaux du Gouvernement qui pourraient se résumer dans l'expression suivante : « la croissance dans la rigueur », non pas un juste milieu entre un effort de croissance et un effort de rigueur se situant au carrefour d'objectifs allant dans des directions opposées, mais bien plus une croissance rigoureuse.

C'est ce qui caractérise ce budget cohérent qui s'inscrit dans les priorités du Gouvernement pour relancer l'économie, renforcer la production nationale et créer des emplois.

Ces grandes orientations trouvent leur traduction dans les chiffres qui nous sont proposés, de même que s'y trouvent précisés les moyens de mise en application des principes présidant à la politique du changement dans les transports.

En 1982, des réformes importantes ont déjà été engagées. Elles concernent principalement le financement d'une partie des frais de transport domicile-travail par les employeurs en région parisienne, l'extension du versement transport aux salariés des agglomérations de plus de 30 000 habitants, la création du fonds spécial de grands travaux.

La loi d'orientation sur les transports intérieurs, que le Sénat a finalement accepté de discuter avant la fin de la session, fera date dans l'histoire des transports. J'espère que les problèmes auxquels est actuellement confronté le rapporteur, et dont la presse fait largement état, ne retarderont pas le débat.

Cette traduction dans les chiffres des orientations gouvernementales dont je parlais se manifeste à plusieurs échelons.

Le choix de la croissance se traduit par une augmentation des autorisations de programme de 27,3 p. 100, contre 22,4 p. 100 en 1982, et de 38,2 p. 100 des dépenses en capital.

De plus, à l'intérieur de cette croissance, on note une évolution structurelle importante, quoique relative : l'augmentation assez forte des crédits d'équipement par rapport aux dépenses d'intervention. Ainsi les investissements de l'Etat augmentent-ils de près de 40 p. 100 en crédits de paiement, tandis que les crédits des interventions publiques ne croissent que de 10,5 p. 100, bien qu'ils représentent encore en volume 74 p. 100 du budget.

Cette évolution marque une volonté de privilégier une utilisation planifiée et cohérente du budget, permettant la mise en place d'un système global de transport pour répondre à des besoins prévus et mesurés plutôt que de pratiquer une politique répondant aux problèmes de fonctionnement au coup par coup, sans régler les causes profondes des difficultés.

Ainsi, je note comme positive la proposition d'une dotation en capital de 2 milliards de francs à la S.N.C.F. pour commencer de résoudre en profondeur, et non pas superficiellement, les difficultés de cette société. Cette proposition va tout à fait dans le sens de la croissance rigoureuse dont je parlais précédemment.

Toujours dans le même ordre d'idées, ce budget manifeste une volonté de maîtrise et de rigueur des dépenses de fonctionnement, qui se traduit par une augmentation modérée des moyens de services — plus 12 p. 100 — un souci de rationalisation de la gestion, notamment pour les infrastructures où les crédits d'entretien restent à un niveau élevé.

Par ailleurs, ce budget traduit clairement les orientations et les priorités du ministère en termes d'amélioration du transport.

Ainsi est affirmée dans les chiffres la priorité donnée au développement des transports collectifs, dont les autorisations de programme augmentent de 21 p. 100, et particulièrement aux transports collectifs urbains — plus 24 p. 100 — qui bénéficieront de surcroît du fonds spécial de grands travaux.

De même — c'est la deuxième grande priorité — la sécurité routière, dont le coût social est si élevé, se voit ouvrir une ligne dotée de 30 millions de francs pour mettre en place une politique d'incitation en faveur de la sécurité.

Au total, les crédits d'investissements pour la sécurité et la circulation routière augmenteront de 34,6 p. 100. Ce n'est pas négligeable.

Nous ne pouvons que nous réjouir de voir enfin pris à bras-le-corps ce fléau que représentent les accidents de la route.

La répartition des crédits montre aussi une volonté de rééquilibrage entre les différents modes de transport, en remettant le chemin de fer et la voie d'eau à une plus juste place.

Toutes ces caractéristiques tendent réellement vers une amélioration des transports et donc de la qualité de la vie. Nous ne pouvons que nous en féliciter.

Je tiens cependant, monsieur le ministre d'Etat, à attirer votre attention sur trois questions qui me préoccupent tout particulièrement dans le département que j'ai l'honneur de représenter.

Première question : en tant que président d'un établissement public et maire d'une des communes qui le composent, je veux insister sur l'importance d'une infrastructure routière qui corresponde aux engagements urbanistiques pour les villes nouvelles.

Le Gouvernement a clairement manifesté sa volonté de terminer, le plus vite et le mieux possible, ces villes nouvelles. Le ministre du Plan et de l'aménagement du territoire me l'a de nouveau confirmé ici même lorsque nous avons discuté des redevances industrielles.

Cela signifie que, d'ici à dix ou quinze ans, Saint-Quentin-en-Yvelines comptera environ 200 000 habitants. Nous avons eu récemment le soulagement de voir commencer les travaux de

déviations d'un point noir de la circulation dans notre région, la traversée de l'Epi d'Or, et cela grâce au fonds spécial de grands travaux.

Je profite de l'occasion pour signaler que, actuellement, la voie déviée débouche dans le cœur de la ville nouvelle et nous souhaiterions avoir l'assurance de la poursuite des financements de l'Etat pour que cette route ait son dégagement au-delà de la ville nouvelle.

Mais il faut voir plus loin et prévoir concrètement, dès maintenant, les échéances de construction d'un axe absolument vital pour Saint-Quentin-en-Yvelines. Je veux parler, bien sûr, de la prolongation de l'autoroute A 12 jusqu'aux Essarts-le-Roi, seul moyen de désenclaver la ville nouvelle et de diminuer de nombreux accidents, souvent mortels, sur la nationale 10.

Je vous invite, monsieur le ministre d'Etat, à venir visiter ma commune et la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines dont le centre est coupé dramatiquement en deux par une nationale à grande circulation vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ce qui entraîne des nuisances phoniques et atmosphériques, des dangers énormes pour les automobilistes, les cyclistes et les piétons, une rupture dans l'aménagement urbain et dans la vie sociale, un encombrement exagéré de la circulation transversale.

J'espère que la prolongation de l'autoroute A 12 sera inscrite au IX^e Plan — son coût doit être de 450 millions de francs — et nous sommes décidés à agir avec la population pour l'obtenir.

Mais, avant même de parler de cela, ce projet doit faire l'objet des études nécessaires. C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre d'Etat, que soient dégagés en 1983 — et si possible sur ce budget — 1 million de francs pour les crédits d'études dont la durée minimale est de dix-huit mois avant la déclaration d'utilité publique.

J'en arrive à ma deuxième question.

Le port autonome de Paris a investi 4 milliards de centimes pour aménager le port de Limay qui couvre 100 hectares, ce qui montre son importance. Il faut savoir que les caboteurs, notamment ceux de la Communauté européenne, qui ne peuvent atteindre Paris déchargent à Limay.

Or la rocade et le deuxième pont sur la Seine demandés depuis quelques années — mon collègue, M. René Martin, nouvellement élu, vous a interrogé à ce sujet il y a quelques semaines — ne sont toujours pas réalisés.

La région et le département, à ma connaissance, sont d'accord avec le projet et prêts à le subventionner. Or l'aide de l'Etat se fait attendre. Il s'agit pourtant d'une question vitale pour le port et toute la région parisienne.

Pouvez-vous me préciser vos intentions et m'indiquer un échéancier ?

J'aborde maintenant ma troisième question.

Dans un autre secteur des transports, je me fais l'interprète des habitants de la zone 5 de transports en commun de la région parisienne pour vous demander pour quelle raison ils ont à supporter une augmentation plus importante que celles qui sont afférentes à la zone 3 et à la zone 4 alors qu'ils subissent déjà les plus forts inconvénients en distance et en fatigue ? Ne peut-on intervenir auprès de la S.N.C.F. pour modifier cette situation ?

Toujours dans la région parisienne, la politique de vos prédécesseurs, monsieur le ministre d'Etat, a été une politique de désengagement et de désinvestissement, particulièrement au niveau des réseaux de banlieue à banlieue.

Aussi souhaitons-nous que, dans un proche avenir, une préoccupation claire soit exprimée en faveur de la réanimation de ces réseaux.

Les travailleurs de la région parisienne bénéficient depuis peu de la prise en charge partielle de la carte orange par les employeurs. Il est à espérer que, l'année prochaine, le système sera suffisamment rodé pour pouvoir être étendu à la province.

Je mentionnerai également une préoccupation dont m'ont fait part, encore hier, les associations de tourisme social, lorsque le groupe communiste les a reçues.

Il s'agit de la possibilité pour les familles de bénéficier d'une réduction du péage sur les autoroutes lors de leurs déplacements annuels pour les vacances. Pour de nombreuses familles, l'utilisation de la voiture représente la solution la moins coûteuse et la plus adaptée aux modes de vacances à meilleur marché que sont le camping et le caravaning.

Ne serait-il pas possible d'étudier une solution dans ce sens ?

Telles sont, monsieur le ministre, les remarques dont voulait vous faire part le groupe communiste. Nous nous félicitons de la grande loi d'orientation que vous avez mise sur le chantier et qui, enfin, propose le droit au transport, la priorité aux transports en commun, l'organisation d'un véritable service public. Nous aurons, je l'espère, l'occasion d'en reparler très bientôt.

Cela étant, nous voterons le budget que vous nous proposez parce qu'il confirme l'engagement de la France dans une politique nouvelle au service de la population et du pays. *(Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)*

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

M. Edmond Valcin. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, j'ai le plaisir d'intervenir au lieu et place de mon collègue M. Fortier, qui, avec infiniment de regret, s'est trouvé dans l'obligation de rejoindre sa circonscription.

En sa qualité de président du groupe d'étude de l'aviation civile du Sénat, il tenait à présenter des observations, auxquelles je m'associe pleinement, sur les problèmes de l'Aéroport de Paris, l'activité de la compagnie Air France, les activités civiles de la compagnie Marcel Dassault et, enfin, les problèmes de desserte ferroviaire sur les lignes intérieures.

A propos des redevances aéronautiques perçues par l'Aéroport de Paris, une étude commune aux douze plus importants aéroports de l'Europe de l'Ouest, y compris Londres, a été récemment conduite et a conclu, de façon certaine, qu'à monnaie et trafic constants le revenu global de ces aéroports provenant des redevances aéronautiques n'avait pas augmenté entre 1977 et 1982.

La situation des tarifs à l'Aéroport de Paris est particulièrement préoccupante. Les redevances aériennes perçues par l'établissement, à trafic et en francs constants, n'ont cessé de diminuer depuis 1975 au rythme annuel moyen de 3,5 p. 100 l'an.

A l'heure actuelle, les tarifs de nos concurrents européens sont au moins de 30 p. 100 supérieurs, et plus de la moitié de ces redevances sont payées par des exploitants étrangers.

Le calcul montre que, si les tarifs de Paris avaient été, en 1982, ceux qui sont appliqués à Francfort ou à Amsterdam, la balance commerciale française aurait été améliorée de 100 millions de francs.

Cette contribution supplémentaire de l'établissement n'aurait pas été insignifiante mais n'aurait pas pesé de façon excessive sur le coût du transport aérien.

Il faut cependant souligner que, pour la deuxième année consécutive, l'Aéroport de Paris ne figure plus au budget de l'Etat. Non seulement l'établissement a rétabli sa situation financière après l'ébranlement du premier choc pétrolier concomitant à la mise en service de l'aéroport, mais encore il a enregistré un résultat bénéficiaire pour la troisième année consécutive, malgré une croissance médiocre du trafic aérien et la réalisation de l'important investissement que représente la nouvelle aérogare de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Saluons cet établissement public capable de réaliser son autonomie financière par ses redevances tout en restant compétitif avec ses principaux concurrents étrangers grâce à la qualité de ses installations et souhaitons qu'un contrat de plan lui assure la pérennité de cette autonomie en l'associant à l'effort de réduction des coûts du transport aérien de nature à stimuler son développement.

Il paraît néanmoins urgent d'établir un contrat d'entreprise entre l'Aéroport de Paris et l'Etat pour permettre que se poursuivent et s'améliorent encore les excellents résultats dont je viens de parler.

L'établissement public de l'Aéroport de Paris réussit actuellement à assurer son équilibre économique sans participation de l'Etat. Ce résultat tient, d'une part, à de constants efforts de gestion et, d'autre part, aux négociations menées annuellement avec l'autorité de tutelle et portant sur les redevances réglementées, le programme d'investissements et la politique sociale.

La crise économique internationale commence à toucher maintenant sérieusement le transport aérien et la réalisation de l'objectif d'équilibre sera encore plus difficile que par le passé.

Dans ces conditions, la conclusion d'un contrat d'entreprise avec l'Etat serait souhaitable. Ce contrat pourrait fixer les hypothèses de références concernant le contexte économique et le trafic aérien sur moyenne période. Il préciserait, d'une part, les engagements de l'Aéroport de Paris sur le plan social, sur son équilibre économique et sur l'efficacité de ses services et, d'autre part, les engagements de l'Etat sur le niveau des redevances réglementées et sur les compensations aux obligations éventuelles qu'il pourrait imposer à l'établissement public.

Compte tenu des résultats du premier semestre 1982, le déficit de l'exploitation subsonique pour l'ensemble de l'année est estimé à 754 millions de francs. La part supportée par la compagnie dans le déficit attendu de Concorde est estimée à 16 millions de francs. C'est donc à une estimation du déficit d'exploitation total de 770 millions de francs que l'on aboutit, ce qui, compte tenu par ailleurs d'une incidence légèrement positive du compte pertes et profits, correspondrait à une marge brute d'autofinancement de 126 millions de francs pour l'exercice 1982.

Tout compte fait, le bilan d'Air France n'est pas si mauvais, du moins si l'on se réfère à ses homologues américains et européens.

C'est pourquoi il serait souhaitable que l'Etat encourage Air France en jouant pleinement son rôle d'actionnaire, ce qui permettrait à la compagnie de se moderniser, dans la perspective de l'accroissement de la concurrence sur le marché international.

J'en viens aux activités civiles de la compagnie Marcel Dassault.

L'année 1982 a été marquée par la poursuite et l'aggravation de la crise du marché des avions d'affaires, crise mondiale, mais qui a particulièrement touché le marché américain depuis le milieu de l'année 1981.

En 1983, le plan de charge industriel des avions civils Falcon atteindra un niveau plus bas. Dassault prévoit pourtant de produire 51 Falcon de tout type, dont 17 Falcon-50 et 14 Falcon-200, alors que les concurrents américains ont largement licencié du personnel de production et arrêté les chaînes de certains modèles d'appareils.

L'activité d'un groupe de cette importance dépend de l'ensemble de ses composantes. Dans ces conditions, on regrettera que la branche militaire de Dassault n'obtienne pas les encouragements qui lui permettraient de soutenir son activité civile.

Examinons les problèmes de desserte ferroviaire sur les lignes intérieures.

La desserte ferroviaire actuelle de l'aéroport d'Orly par la ligne Orly-Rail n'est pas suffisante.

Le taux de pénétration de la ligne Orly-Rail n'est que de 5 p. 100 des passagers aériens de la plateforme d'Orly.

Ce résultat très modeste s'explique par la mauvaise qualité de service de la desserte actuelle.

Les temps de parcours sont plus longs que sur la ligne de Roissy-Rail d'environ dix à quinze minutes, en raison de la multiplication des arrêts. De plus, la cadence de la desserte au quart d'heure n'est plus respectée le soir après vingt et une heures. Enfin, le matériel ferroviaire est particulièrement vétuste et mal adapté aux besoins des passagers aériens.

Mais la contrainte la plus dissuasive vient de la rupture de charge à la gare de Pont-de-Rungis, qui oblige l'usager à emprunter un service de navette par autobus pour effectuer les 1 800 mètres le séparant des aéroports d'Orly-Ouest et d'Orly-Sud.

L'enquête permanente qu'a effectuée Air Inter auprès de ses usagers montre que seul un accès direct de la voie ferrée jusqu'à l'aérogare permettrait de gagner au transport collectif une part importante d'usagers qui, pour des raisons de commodité, utilisent actuellement à raison de 65 p. 100 un véhicule personnel et de 20 p. 100 un taxi.

A l'opposé, dans la plupart des aéroports européens concurrents d'Orly, la ligne ferroviaire relie directement le terminal en ville à l'aérogare. C'est le cas à Londres-Gatwick, Bruxelles, Vienne, Barcelone, Zurich, Amsterdam, Francfort et Dusseldorf.

Les temps de transport moyen entre le terminal en ville et l'aéroport sont considérablement diminués. Par exemple à Zurich : dix minutes, à Francfort : treize minutes, à Dusseldorf : treize minutes, à Amsterdam : six minutes, à Barcelone : onze minutes et à Bruxelles : seize minutes.

Dans le contexte de l'affectation, à compter du 1^{er} avril 1982, de l'aérogare d'Orly-Ouest au seul trafic domestique, il est fondamental pour ce dernier de disposer d'un mode de transport en site propre permettant aux usagers une liaison rapide, fiable et un temps de parcours garanti dans les deux sens.

En effet, si le transport aérien intérieur enregistre d'excellents résultats — 4,4 millions de passagers transportés par Air Inter en 1975 ; 8,3 millions en 1981 — s'il est démocratisé depuis cinq ans grâce à la politique commerciale suivie par la compagnie intérieure, il reste très défavorisé face à la concurrence du chemin de fer par les difficultés d'accès à l'aéroport.

La poursuite du développement du transport court courrier est en grande partie liée, au regard de la concurrence du T. G. V., à la manière dont sera réglé le problème des accès terminaux à l'aéroport.

Il est de fait particulièrement regrettable de constater qu'en 1981 le temps d'accès à Orly depuis Paris est en moyenne égal au double du temps de vol lui-même. Un grand nombre d'usagers renonceraient certainement à l'utilisation d'un véhicule personnel, coûteux et dispendieux en énergie, au profit d'un transport collectif, si celui-ci leur offrait un service adapté de qualité, ce qui n'est pas le cas de l'actuelle liaison d'Orly-Rail.

J'en viens à la desserte des aéroports de province.

Une enquête réalisée dans treize aéroports de province a démontré que la durée moyenne des périodes de transport vers l'aéroport annule le gain de temps de l'avion par rapport aux autres modes de transport, notamment parce que la part des transports collectifs y est très faible, de l'ordre de 6 p. 100.

Dans la perspective de l'extension du T. G. V., une égalisation des conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre et aérien qui relèvent du secteur public devrait être établie.

Puisque j'ai tout à la fois le plaisir et l'honneur d'intervenir à la tribune du Sénat pour remplacer le sénateur Fortier, ainsi que je l'ai précisé au seuil de mes observations, je voudrais tout spécialement attirer l'attention de M. le ministre sur la situation de mon département, notamment sur l'exploitation de la ligne aérienne France—Antilles.

Sans entrer dans le détail, je voudrais lui soumettre l'un des nombreux problèmes qui appellent d'urgentes solutions : le prix du voyage Paris—Antilles.

On dit que la situation des Antilles sans être particulièrement florissante est tout de même satisfaisante. Je voudrais vous rappeler, monsieur le ministre, que la ligne des Antilles est pour Air France la plus rentable, si mes renseignements sont exacts. Il serait donc opportun de baisser le prix du voyage dans les deux sens pour deux raisons.

La première a un aspect social. Il s'agit de respecter le principe de la continuité territoriale afin que tous ceux qui quittent leur département pour de nombreuses raisons, notamment de santé, de travail puissent facilement y retourner.

La deuxième raison a un aspect économique. Il apparaît maintenant plus que jamais que le tourisme est et sera l'activité économique la plus prometteuse pour toutes les îles de la Caraïbe. Or, le prix du voyage étant de plus en plus cher, de nombreux touristes renoncent à leurs projets.

Voilà, monsieur le ministre d'Etat, ce que je voulais vous dire au nom de M. le sénateur Fortier. Parlant en son nom, je me suis permis d'ouvrir, en conclusion, une petite parenthèse pour vous parler des Antilles françaises. Je vous demande de réfléchir à ce problème qui appelle une urgente solution.

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

M. André Méric. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, l'industrie aéronautique qui apparaissait comme un secteur privilégié, commence à subir les conséquences de la crise mondiale. Chaque jour nous apporte des informations sur les difficultés du transport aérien qui se répercutent sur les constructions des cellules, des moteurs et des systèmes.

C'est pourquoi je voudrais attirer votre attention sur la situation de la division « avions » de l'Aérospatiale. Si la situation du plan de charge dans l'ensemble est assez bonne avec la série des Airbus et le démarrage de l'ATR 42, des signes de crise grave apparaissent pour les années à venir, si des décisions ne sont pas prises rapidement.

En effet, les ventes d'Airbus sont au point mort et la cadence de fabrication a été réduite de cinq à six appareils par mois au lieu des huit à dix prévus initialement.

La fabrication en sous-traitance ou en coopération des éléments d'avions Marcel Dassault est également réduite, en ce qui concerne les Mirage F-1, les Falcon-50 et les Mirage 2000, du fait des méventes et de la réduction des crédits de l'armée de l'air.

La vente du Transall est également au point mort. Peut-être une nouvelle perspective existe-t-elle sur le marché indonésien pour quelques appareils ?

Donc, malgré le lancement de l'ATR 42, dont les ventes démarrent aussi très lentement dans un créneau d'avions où la concurrence fait rage — cinquante avions vendus aujourd'hui — et la commande par l'Etat de six Transall équipés pour des missions particulières, l'Aérospatiale devra rapatrier ses travaux en sous-traitance et verra, dès 1983, son expansion stoppée avec absence de possibilités d'embauches et une déflation importante des heures productives.

L'an prochain, le bureau d'études verra également ses charges décroître dangereusement avec la fin de la définition de l'ATR 42 et sans autre programme en cours pour prendre le relais.

Cela est d'autant plus grave que la situation de la société Dassault est encore plus critique que celle de l'Aérospatiale, étant donné le retard pris par le lancement d'un nouveau programme d'avion de combat expérimental des années 1990, réalisé en coopération internationale. Cette situation des baisses des plans de charge entraîne l'inquiétude d'un certain nombre de sociétés liées à l'aéronautique, en particulier Latécoère à Toulouse et Hurel-Dubois à Paris, ainsi que les filiales de l'Aérospatiale et les différents fournisseurs de matières premières ou d'équipements français.

Il est donc urgent de prendre des décisions. Malgré la crise internationale, une décision s'impose : le lancement de l'A-320, avion court-moyen courrier de 150 places. Je me félicite, monsieur le ministre, des propos que vous avez tenus tout à l'heure à ce sujet.

Airbus Industrie doit tout faire pour conserver son avance sur Boeing dans le domaine des moyens courriers. Actuellement, Boeing attaque violemment, parfois même de façon illégale, la famille des Airbus, avec ses deux nouveaux avions 767 et 757. Si Airbus Industrie ne propose pas rapidement aux compagnies, pour les années 1987 et 1988 un nouvel avion de 150 places, ces dernières n'auront qu'une seule ressource : acheter Boeing.

Ainsi, le non-lancement de l'A-320 serait la répétition de l'erreur du programme Caravelle, avec laquelle l'Aérospatiale n'avait pas su intéresser les compagnies aériennes et cela ferait également le jeu de Boeing, qui continue à vendre avec bénéfice de vieux 737 et 727 remotorisés et des 757 dans l'attente du lancement d'un nouvel avion de 150 places plus moderne, qu'il n'est pas pressé de lancer, étant actuellement confronté à des difficultés financières importantes.

Nous considérons que le moment est venu de lancer l'A-320, pour les raisons suivantes.

En 1988, les compagnies auront besoin de ce type d'appareil pour remplacer leur flotte de vieux avions DC-9, BAC-111, 727, 737, Caravelle et Mercure. Le marché potentiel prévu est de l'ordre de 1 500 à 2 000 appareils.

De nombreuses compagnies aériennes ont acheté des Airbus et ont intérêt à rester dans la famille Airbus tant pour assurer une meilleure homogénéité de leur flotte que pour diminuer leurs coûts de maintenance. Il faut donc poursuivre et élargir la percée ouverte par l'Airbus dans le monde.

Boeing connaît actuellement des difficultés financières et le lancement de l'A-320 peut lui porter un rude coup, dont bénéficiera l'industrie aéronautique européenne, après l'effondrement de Douglas et de Lockheed aux U.S.A.

Peut-on lancer cet avion avec les moteurs existants ? Il existe aujourd'hui un moteur S.N.E.C.M.A. - G.E., le CFM-56-2 CE, opérationnel et vendu en Amérique pour la remotorisation des DC-8 et des B-707, dont une variante, le CFM-56-4, avec un rendement amélioré et un coût opérationnel compétitif, peut être prête pour le lancement du programme avec un coût de développement réduit, en attendant une autre variante encore plus améliorée, le CFM-56-2 K2, pour lequel la S.N.E.C.M.A. et General Electric présentent aujourd'hui un coût de développement de l'ordre de 600 millions de dollars sur quatre ans. Ce coût est certainement surevalué pour des raisons politiques car le coût de développement d'un nouveau moteur est de l'ordre de 10 milliards de francs.

En outre, un lancement rapide du programme mettrait la S.N.E.C.M.A. en position de force vis-à-vis de ses concurrents Rolls Royce et Pratt et Whitney qui seraient obligés d'accélérer leur programme de développement de ce moteur de 12 tonnes de poussée, pour lequel ils ont démarré les études et les essais. En effet, la S.N.E.C.M.A. bénéficierait de l'expérience acquise grâce au CFM-56, lequel totalisera alors quelque huit millions d'heures de vol.

Devant le flou qui s'installe actuellement autour de ce programme — flou certainement voulu et orchestré par certains, plus ou moins à la merci des Etats-Unis — il est urgent que le Gouvernement français prenne des initiatives.

Ainsi, grâce au lancement de l'A-320, en coopération avec des partenaires les plus nombreux possibles, le Gouvernement assurera l'avenir de l'industrie de pointe qu'est l'aéronautique et évitera de casser l'outil industriel dont la France s'est dotée depuis quelques années. Ce nouveau programme permettra également la reprise des embauches.

Tout passage à vide dans ce domaine serait préjudiciable à l'industrie française en général, laquelle se verrait dans l'incapacité de faire face à une reprise obligatoire des commandes d'appareils à partir de 1990, au moment du renouvellement des flottes.

Rien ne doit être négligé à court terme pour éviter les ruptures de charge tant au niveau des études qu'au niveau des fabrications.

Dans le temps qui m'est imparti, je ne puis aborder le problème de la recherche, mais j'attire votre attention, monsieur le ministre d'Etat, sur la nécessité de s'intéresser très vivement au développement des structures en matériaux composites et à la mise au point du contrôle automatique généralisé des avions. Un ralentissement de l'effort serait préjudiciable à l'industrie française qui se verrait irrémédiablement refoulée au rang des sous-traitants.

Je voudrais maintenant vous signaler la situation d'une usine toulousaine, l'usine Latécoère, qui a déjà subi deux « crises » en 1973 et en 1977 et se voit une fois de plus confrontée aux aléas de la conjoncture. Ainsi, le graphique du plan de charge, qui était de l'ordre de 105 000 heures en janvier 1982, se trouve à 90 000 heures en octobre 1982 et sera de 73 000 heures en décembre 1982 pour tomber aux alentours de 40 000 heures en 1983.

Depuis un an et demi, aucune importante commande n'est venue conforter le plan de charge. En dix mois, 104 emplois ont été supprimés.

De même, l'entreprise a proposé un contrat de solidarité qui n'a reçu, vous ne l'ignorez pas, l'assentiment ni de la C.F.D.T. ni de la C.G.T. car il s'inscrit dans une diminution d'effectifs.

Actuellement, nous pensons qu'il devient urgent de garantir l'emploi à Toulouse du personnel sédentaire de cette entreprise par une répartition peut-être plus équitable des travaux entre les diverses entreprises aéronautiques et les sous-traitants.

Dans le cas où les contraintes budgétaires seraient telles qu'il se révélerait impossible d'accélérer les programmes en cours, il serait utile de confier à l'usine Latécoère des travaux de substitution afin d'assurer l'emploi du personnel.

Je regrette que le temps qui m'est imparti ne me permette pas d'aborder avec plus de minutie le problème de l'avenir de cette entreprise. La situation est grave, monsieur le ministre d'Etat, et il importe que le Gouvernement se préoccupe de ce problème.

J'ai été saisi, en ma qualité de président du groupe socialiste, d'une requête de la part du syndicat national des contrôleurs du trafic aérien. Je voudrais vous poser rapidement quatre questions à ce sujet.

Première question : quelle suite entendez-vous donner au rétablissement du droit de grève, droit dont sont privés les contrôleurs du trafic aérien depuis vingt ans ?

Ma deuxième question a trait à l'irréversibilité de l'opération du C.C.R. de Reims. Celle-ci justifie-t-elle qu'à tout prix et par tous les moyens ce centre soit mis en service avec cinq secteurs de contrôle ? Le système Cautra IV qui, lui aussi, ouvre des horizons informatiques nouveaux, doit-il garder son caractère prioritaire ? Il s'agit là de gouffres financiers, qui, s'ils sont l'héritage du passé, ne devraient pas en avoir gardé les appétits féroces de crédits, leur réalisation immédiate et totale n'apportant aucune amélioration fondamentale dans l'exercice de la profession. Tous ces crédits, prévus au détriment de l'amélioration de réalisations dans l'ensemble de la navigation aérienne, n'ont, hélas ! pas un caractère aussi prestigieux mais fonctionnent depuis longtemps, tous les jours, malgré de nombreux problèmes — pannes radio, pannes radar, tours de contrôle vétustes, etc. — et cela grâce à la bonne volonté des personnels.

Monsieur le ministre, cette organisation syndicale à laquelle vous avez accordé un certain nombre d'audiences serait heureuse d'avoir une nouvelle entrevue avec vous pour discuter d'un certain nombre de problèmes, notamment du droit de grève, de la réévaluation des services paramètres et de l'abrogation du plan Clément-Marot.

Telles sont, mes chers collègues, les observations qu'au nom du groupe socialiste je voulais fournir à cette tribune. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes et sur les travées des radicaux de gauche.*)

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

M. Pierre Sallenave. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le 1^{er} décembre 1981, j'étais intervenu dans la discussion du budget du ministère des transports pour évoquer deux dossiers particulièrement importants pour les intérêts de mon département : la réouverture de la liaison transpyrénéenne de Pau à Saragosse via Canfranc et la réalisation de l'autoroute A 64 entre Bayonne et Pau.

Je m'étais limité à un rappel des principaux éléments que constituent les données de ces deux affaires et je vous avais posé, monsieur le ministre d'Etat, quelques questions à leur sujet. Je voulais ainsi tenir compte du fait que, investi depuis six mois seulement de vos responsabilités ministérielles, vous n'aviez pas disposé du temps nécessaire pour effectuer vos propres études et arrêter vos premières décisions. C'est d'ailleurs dans ce sens que vous m'aviez répondu.

Une année s'est écoulée. J'estime que c'est là un délai suffisant sinon pour passer à exécution, du moins pour fixer la doctrine. Or, si dans les deux cas nous avons pu enregistrer certaines déclarations à un haut niveau ou l'ébauche de procédures appropriées, je suis dans l'obligation de constater que nos motifs d'inquiétude, loin d'avoir été dissipés, sont plus que jamais justifiés.

J'examinerai en premier lieu les développements qu'a pu connaître, au cours de cette année 1982, l'irritant différend qui, depuis un temps trop long, nous oppose aux pouvoirs publics et à la S. N. C. F. en ce qui concerne la ligne ferroviaire dite de Canfranc.

Le 18 avril, monsieur le ministre d'Etat, vous écriviez à notre préfet, commissaire de la République des Pyrénées-Atlantiques, une lettre que je crois utile de citer intégralement car elle révèle, pour la première fois, les intentions de votre Gouvernement en ce domaine. J'en donne lecture.

« Vous avez bien voulu appeler mon attention sur le souhait des habitants de votre département de voir procéder à la réouverture de la ligne de chemin de fer Pau—Canfranc.

« Comme vous le savez, le Gouvernement s'est engagé dans une vaste politique de décentralisation et de régionalisation. Dans cette perspective, il est prévu que les autorités régionales auront de larges pouvoirs pour décider de l'organisation de tous les transports d'intérêt régional, notamment des lignes omnibus de chemin de fer. Elles disposeront des moyens financiers correspondant à ces nouvelles responsabilités. C'est dans ce cadre de la régionalisation des transports qu'il convient de replacer le problème de la ligne Pau—Canfranc.

« Il appartiendra donc d'abord aux autorités régionales, en fonction des priorités qu'elles seront à même de définir, de décider si elles entendent donner une place prioritaire à la reconstitution et au financement du déficit d'exploitation de cette ligne. »

Je prends acte, monsieur le ministre d'Etat, de ce que vous n'excluez pas la possibilité toute théorique d'une réouverture, mais vous posez comme condition stricte que la région d'Aquitaine en fasse son affaire. J'ai le regret de ne pouvoir admettre cette solution, qui n'en est d'ailleurs pas une.

J'observe d'abord que vous assimilez Pau—Saragosse via Canfranc à l'une de ces lignes secondaires d'omnibus comme notre région en comptait un certain nombre et qui furent fermées sur une décision réfléchie en raison de la faiblesse de leur trafic et non à la suite d'un accident fortuit. Je retiens surtout qu'il s'agit d'une liaison internationale, dont le fonctionnement est garanti par une convention conclue en 1928 avec l'Espagne et que la France, jusqu'à ce jour, n'a pas osé dénoncer ainsi qu'elle en avait la faculté sous réserve d'un préavis d'un an.

Je conçois, certes, que les responsables régionaux et départementaux doivent, en la circonstance, manifester concrètement et en fonction des moyens dont ils disposent l'attachement qu'ils portent à cette ligne ; n'est-ce pas, au demeurant, ce que notre conseil général a déjà fait, notamment en prenant en charge des travaux pour un million de francs, en vue de conforter une partie de remblai endommagée par des intempéries ?

On pourrait peut-être en effet, envisager que région et département assument une part dans l'indispensable remise en état de marche qu'imposent douze années d'abandon total : Mais cette affaire est, pour l'essentiel, affaire d'Etat. C'est le Gouvernement qui doit prendre la décision politique ; c'est encore lui qui doit reconstituer l'intégrité matérielle de la voie, des ouvrages et des installations annexes dans le respect de la convention de 1928 ; c'est lui seul qui est en situation de négocier avec son homologue espagnol les conditions nouvelles et satisfaisantes du fonctionnement de la ligne et la couverture d'un éventuel déficit d'exploitation.

Le 5 mai, se trouvant à Bordeaux, M. le président du conseil d'administration de la S. N. C. F. était amené à émettre son opinion sur cette réouverture dont il estimait le coût à 27 millions de francs. Si nous nous fions au compte rendu donné par la presse, il aurait ajouté en substance : « Où trouver cet argent ? Si les Espagnols veulent payer une ligne en France, pourquoi pas ? Les Italiens l'ont bien fait dans le Sud-Est ? »

Je m'interroge encore sur le point de savoir s'il s'agissait d'une boutade ou d'un propos sérieux. Remettre en état la ligne, la région seule ne le peut et l'Espagne, elle, ne le doit. J'en suis d'accord : soyons fermes avec nos interlocuteurs espagnols lorsqu'il s'agira de rechercher ensemble les moyens techniques et économiques d'assurer une exploitation enfin bénéfique pour les deux pays. Mais s'agissant d'un pont démoli en France par une fausse manœuvre de cheminots français, n'établissons pas des comparaisons hasardeuses avec un Nice—Corti, effectivement détruit chez nous par des Italiens à l'occasion d'une guerre.

Quant au coût de 27 millions de francs, il est expressément contesté par des spécialistes. En tout état de cause il doit être tenu compte des économies que la S. N. C. F. a réalisées en suspendant depuis si longtemps l'entretien sur le tronçon désaffecté.

Voilà le tableau bien sombre que je me devais de brosser sans exagération. Il n'aura connu une lueur d'espoir qu'avec la tenue, par les soins du Conseil de l'Europe, d'une conférence des régions pyrénéennes en juin, dans les villes aragonaise de Jaca et béarnaise d'Oloron. J'invoque ici le témoignage de notre excellent collègue M. Jung, qui y présidait la commission des pouvoirs locaux, pour affirmer que les membres de la conférence, appelés à effectuer plusieurs fois par la route le trajet parallèle à celui du train, ont éprouvé deux motifs de stupéfaction : d'abord, en constatant l'envergure des ouvrages de la ligne ; ensuite, en découvrant le spectacle désolant de son abandon.

Je ne sais, monsieur le ministre d'Etat, si les conclusions des travaux du Conseil de l'Europe en la matière ont été portées à votre connaissance. L'expert-consultant chargé de traiter de la « coopération transfrontalière » a stigmatisé — je le cite — cet exemple de « situation de non-coopération au point de vue des communications ». Pour sa part, M. Chénard, député-maire de Nantes, auteur du rapport sur les « liaisons pyrénéennes », a dénoncé — je le cite également — « le cas extrême de la seule liaison par chemin de fer existant au centre des Pyrénées, malgré les dispositions du traité qui a donné lieu à cette liaison ».

Nous voudrions croire que cette prise de conscience, clairement affirmée par des personnalités qualifiées pour porter un jugement, ne restera pas sans lendemain et qu'elle continuera d'appuyer notre démarche. Celle-ci n'est pas un combat d'arrière-garde. Lors de précédentes interventions à cette tribune, j'ai cité quelques-unes des orientations sur la base desquelles les deux gouvernements pourraient envisager les conditions d'un trafic — voyageurs et marchandises — satisfaisant et je n'y reviendrai pas.

Que l'on sache bien que chez nous, élus, universitaires, amis du rail, syndicalistes cheminots ne cessent d'étudier tous les moyens susceptibles de faire de ce transpyrénéen un outil économique valable. C'est ainsi, par exemple, que ces derniers jours un jeune architecte de Pau me communiquait les propositions qu'il avait élaborées pour faire fonctionner, entre Urdos et Canfranc, un train-navette transporteur de véhicules routiers, qui réduirait le trajet de 30 à 10 kilomètres, supprimerait la partie la plus difficile et la plus élevée du parcours par route, mettrait les conducteurs à l'abri de la neige et du verglas, contribuerait aux économies d'énergie.

Les sceptiques, chez nous, souriraient ou même hausseront les épaules. Les Suisses, eux, n'ironiseraient pas. Ayant déjà ouvert aux trains transporteurs les tunnels de Lötschberg et du Simplon, ils viennent, pour la même fin, de creuser celui, long de 15 kilomètres, de Furka-Basis, qui est entré en service cette année. Je préfère ne pas imaginer ce que pourrait dire un élu ou un technicien suisse devant le gâchis de notre ligne et de ses tunnels abandonnés !

Monsieur le ministre d'Etat, je vous livre donc pour la deuxième fois mon sentiment, partagé en cette affaire, je le sais, par nos élus et notre population. Le minimum que nous puissions attendre est que l'on sorte enfin des réponses superficielles et des jugements sommaires pour aborder ensemble, une étude sérieuse et complète de toutes les implications de la réouverture et du fonctionnement de Pau—Saragosse.

Sur mon deuxième sujet de préoccupation, qui est l'état d'avancement ou, pour mieux dire, de stagnation du projet d'autoroute A 64 entre Bayonne et Pau, je serai bref car, s'il s'agit d'un enjeu capital pour les Pyrénées-Atlantiques, les éléments du problème posé sont relativement simples.

La réalisation du réseau autoroutier dans notre pays avance au rythme des financements, mais à ces difficultés, que la crise n'aide pas à résoudre, peuvent s'ajouter celles qui naissent de la remise en cause d'un tracé. C'est bien le cas de l'A 64 qui, traversant les « barthes de l'Adour » entre Guiche et Bayonne a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique en 1979. Mais

les élus landais ont été sensibles à la protestation d'une association de défense de ces barthes, estimant de surcroît que cette autoroute n'aurait pas d'impact économique sur leur département et que, intéressant au premier chef le nôtre, elle doit être intégralement implantée sur son territoire.

A votre arrivée au ministère des transports, vous n'avez pas été insensible à de tels arguments, monsieur le ministre d'Etat, et c'est pourquoi vous avez confié une mission d'étude et d'arbitrage à l'un des vice-présidents du conseil régional d'Aquitaine. Aussi, lorsque je vous interrogeais l'an dernier sur vos intentions, vous me répondiez : « Il y a contestation sur le tracé et sur la matérialité de la réalisation. J'attends un accord car j'ai scrupule à trancher de Paris un différend qui oppose des élus d'une même région. C'est pourquoi j'ai souhaité qu'un arbitrage soit rendu à l'échelon régional, étant entendu que, dans le plus parfait esprit, je m'y conformerai. »

Nous connaissons depuis cet été le résultat de cet arbitrage. L'autoroute ne pouvant trouver place dans le site accidenté de la rive gauche de l'Adour, en Pyrénées-Atlantiques, il a bien fallu que le nouveau tracé, comme le précédent, demeure dans les Landes, allant chercher son insertion sur l'axe Bordeaux-Espagne, nettement au nord de Bayonne, allongeant ainsi la distance entre les deux principales villes de notre département. Et comme il fallait s'y attendre les oppositions se sont déplacées d'un canton à un autre. Enfin et surtout les nouvelles études qui s'imposent sur le terrain et la mise en œuvre d'une procédure d'utilité publique sur l'itinéraire choisi Guiche-Labenne apporteront à coup sûr un retard supplémentaire d'au moins cinq années.

L'auteur de l'arbitrage note que l'économie réalisée en terre ferme par rapport à l'investissement onéreux que représente le passage sur le sol instable des « barthes » permettra d'améliorer la route nationale 117 sur les quelque quarante kilomètres où, à l'est de Bayonne, son assiette étroite et accidentée provoque trop souvent un ralentissement exaspérant de la circulation.

Je pense qu'indépendamment du projet d'autoroute et, plus impérativement encore, si celui-ci devait être retardé dans son exécution, il est indispensable de prévoir d'ores et déjà des doubles voies ascendantes dans les côtes et des crêneaux de dépassement sur le plat dans cette fraction de la liaison majeure entre Pau et Bayonne.

Monsieur le ministre d'Etat, dans l'unique souci d'un intérêt général bien compris, je voudrais vous mettre en garde contre les conséquences de la remise en cause du tracé de l'autoroute A 64 et je vous prie instamment de prévoir dès maintenant un programme minimum de travaux, susceptible de faire remplir à la R.N. 117, dans des conditions plus acceptables, le rôle que, je le crains, elle risque de tenir, seule, longtemps encore. Il y va, non seulement de la bonne administration, mais aussi, je n'hésite pas à le dire, de la cohésion de notre département.

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

M. Henri Le Breton. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le budget des transports que vous présentez cette année au Parlement apparaît aux yeux de certains comme un budget de transition et de croissance, alors qu'il n'est pour les autres qu'un budget d'hésitation et de désengagement.

En réalité, il se caractérise par des options fermes et précises qui ne me paraissent pas répondre aux préoccupations fondamentales des Français.

Ce budget est en progression certaine, puisqu'on note une augmentation de 27,3 p. 100 des autorisations de programme et de 16,6 p. 100 des crédits de paiement et on ne peut faire abstraction du contexte général dans lequel il s'insère, à savoir les mesures sociales récemment intervenues tendant à la prise en charge partielle par l'employeur du trajet domicile-travail en région parisienne et l'extension du versement transport aux agglomérations de plus de 30 000 habitants, la création du fonds spécial de grands travaux et le projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs qui sera soumis prochainement à l'examen du Sénat.

Mais vous avez fait un certain nombre de choix qui ne manquent pas d'être préoccupants pour l'avenir, en privilégiant les transports collectifs urbains et interurbains avec toutes les conséquences qui en découlent, notamment pour l'industrie de l'automobile, et en ne maintenant pas une politique qui soit à la hauteur des problèmes qui se posent dans le domaine des routes, du transport ferroviaire, de l'aviation civile ou des voies navigables.

Il y a peu de temps encore, le ministre du commerce extérieur et le ministre de l'industrie s'inquiétaient de la situation de l'automobile et le succès du dernier salon n'a pas pour autant dissipé les inquiétudes des professionnelles de ce secteur de notre activité économique.

Je conçois que pour des raisons d'économie d'énergie et dans le cadre d'une politique sociale, vous souhaitiez privilégier les transports collectifs, suivant en cela les orientations tracées par vos prédécesseurs. A cet égard, l'effort budgétaire est important puisqu'il se monte à 850 millions pour l'urbain et 63,4 millions pour l'interurbain, mais vous ne pouvez parallèlement négliger l'automobile et il serait à cet égard utile que, dès le budget de l'année prochaine, vous nous indiquiez, en accord avec vos différents collègues, comment vous concevez la relance de ce secteur, ce qui aurait des conséquences indirectes importantes pour l'activité des travaux publics.

Parallèlement, votre budget est défavorable à la route et poursuit une politique commencée en 1982; le discours général que tient le Gouvernement semble tourner autour de cette idée non formulée que la route serait un mal en soi en raison des accidents de la circulation, de la pollution et d'autres nuisances. Or, on ne peut proclamer le droit au transport dans un projet de loi et faire dans la pratique le contraire de ce que l'on propose. Les crédits routiers diminuent dans votre budget de 3,22 p. 100 par rapport à l'année dernière, soit 15 p. 100 en francs constants. La priorité donnée aux rocades et aux déviations urbaines, que le fonds spécial de grands travaux doit rendre plus nombreuses, ne constitue qu'un appendice d'une grande politique routière à laquelle vous avez renoncé. Au rythme prévu, ce sont 644 kilomètres de routes qui seront améliorés par an, ce qui signifie qu'il faudra vingt ans pour arriver à la fin des travaux entrepris.

Vous commettez là une première erreur d'orientation qui repose à mon sens sur une erreur d'analyse. En milieu rural notamment, l'automobile est indispensable et demeure le seul et unique moyen de transport. Elle est synonyme de liberté individuelle et, malgré les hausses de carburants, les impôts, vignettes et taxes diverses, les Français ont montré qu'ils lui restent fondamentalement attachés. Le fonds spécial des grands travaux, durant l'été 1982, est lui-même financé avec un supplément de taxes sur les carburants. Sa gestion échappe au Parlement puisque rien ne figure à ce titre dans votre budget. Pouvons-nous savoir quels seront ces crédits pour les routes en 1983, en particulier pour le plan routier breton ?

En ce qui concerne les autoroutes, je ne peux résister au plaisir de vous rappeler les campagnes menées par le parti communiste il y a encore peu de temps, qui permettraient aux Français de voir les élus locaux appartenant à ce parti, écharpe en bandoulière, manifester devant les postes de péage.

Je constate que rien n'a évolué dans ce domaine, mais persuadé que les exigences d'hier demeurent celles de demain, vous allez pouvoir annoncer au Sénat des initiatives prochaines. A quand la gratuité ?

Enfin, et toute ironie mise à part, je souhaiterais — toujours dans cette rubrique des routes — attirer votre attention sur la discrimination qui s'exerce à l'égard des camionneurs français par rapport à leurs concurrents étrangers. Les poids lourds à immatriculation étrangère circulent en effet sur nos routes durant le week-end, alors que les nôtres sont immobilisés dans les garages. N'y a-t-il pas là des mesures à prendre pour mettre sur le même plan tous les transporteurs routiers ?

En réalité, votre budget se caractérise essentiellement par des incertitudes qui s'opposent à une appréciation réaliste de la politique routière que devrait mener l'Etat : conditions incertaines de mise en œuvre de la première tranche du fonds spécial de grands travaux, ignorance quant à la ventilation de la seconde tranche entre les diverses parties prenantes, pression croissante exercée par l'Etat sur les collectivités locales pour qu'elles participent le plus possible au financement, sans certitude que celles-ci soient en mesure de répondre à ces incitations.

Ainsi se trouve confirmé l'arbitrage défavorable à la route au profit quasi exclusif des transports collectifs de la S.N.C.F., mais le Gouvernement s'est également donné toute latitude pour modifier à son gré les orientations et les contenus réels de sa politique.

Votre budget fait un effort très particulier dans le domaine des accidents de la route. Il est, en effet, intolérable d'enregistrer 12 000 morts et 325 000 blessés par an. La création d'une nouvelle direction à l'administration centrale et l'augmentation des moyens financiers destinés aux actions de sécurité sont des initiatives louables. Il faut déclarer la guerre aux accidents de la route, mais je ne suis pas certain que vous vous en soyez donné les moyens. L'effort financier demeure, en effet, relativement faible à cet égard.

Dans le cadre des transports d'enfants, l'accident de Beaune a certes marqué les Français, mais ce fut un malheureux concours de circonstances et je souhaiterais rappeler que des centaines de conducteurs mettent journellement leur compétence et leur dévouement au service du transport des enfants, en s'assurant que les conditions optimales de sécurité sont observées. Cet hommage à leur rendre est un devoir de justice et de vérité.

La situation de la S. N. C. F. n'est pas satisfaisante et c'est là un euphémisme. Je devrais vous dire que son avenir est très sombre et votre budget pour 1983 n'est pas de nature à apaiser nos inquiétudes. Sa présentation est fallacieuse à double titre : d'une part, parce que nous ignorons ce que sera demain le cadre juridique des transports et, d'autre part, parce que nous constatons des manipulations de contribution qui ne nous paraissent pas justifiées. La contribution pour charges d'infrastructure passe de 5 605 millions en 1982 à plus de 9 144 millions pour 1983, ce qui fait une croissance de 45 p. 100 qui n'a pas d'explication. Jusqu'à présent, le mode de calcul dans ce domaine était très précis et cette croissance soudaine est pour le moins surprenante.

Rien n'est dit et rien n'est prévu pour couvrir le déficit d'exploitation et les chiffres qui circulent dans ce domaine sont certainement très inférieurs à la réalité, d'une part, parce que les prévisions de trafic sont toujours trop optimistes et, d'autre part, parce que les hausses de tarif envisagées ne sont pas en conformité avec les charges réelles de la S. N. C. F.

Ce déficit d'exploitation s'accroît considérablement d'une année sur l'autre au lieu de tendre vers la disparition. Ni le budget pour 1983 ni votre projet de loi ne sont porteurs de solutions réalistes pour résoudre ce problème fondamental. Je crains qu'à terme la gestion de la S. N. C. F. ne devienne insupportable pour la collectivité nationale et que vous ne creusiez la tombe du transport ferroviaire.

Je note que 60 p. 100 de vos subventions vont aller au rail. Doit-on rappeler que l'argent des contribuables doit servir à couvrir la compensation des charges imposées par l'Etat à la S. N. C. F. ou destinées à harmoniser les conditions de concurrence entre les différents modes de transports, et non à couvrir une mauvaise gestion ou à financer des déficits croissants ?

Un gouffre financier est en train de s'ouvrir dans ce domaine, alors que le Gouvernement précédent vous a laissé la S. N. C. F. dans une situation qui tendait vers l'assainissement. Vous manifestez votre volonté d'investir à tout va en faveur du rail, mais il faudrait prévoir, dans ce cas, un effort d'investissement correspondant à de réelles possibilités de financement et tenir compte de certaines réalités, telles que la régression de l'activité dans le secteur marchandises, en particulier.

Un contrat de plan doit être signé entre la S. N. C. F. et l'Etat l'année prochaine. Quel sera-t-il ? Une nouvelle convention, un nouveau cahier des charges doivent également être mis en place. Leurs contenus ne sont pas connus et je comprends qu'il soit un peu tôt, sans doute, pour fournir au Parlement des précisions dans ce domaine, mais compte tenu de l'intérêt que nous portons à la S. N. C. F. et des inquiétudes qui sont les nôtres, nous souhaiterions que le Parlement soit tenu informé du contenu de ces nouveaux documents qui doivent contribuer à une « connaissance du transport ferroviaire ».

La crise du transport aérien n'est pas non plus de faible ampleur. L'effondrement du marché américain des avions d'affaires et des hélicoptères, la faillite de Braniff et Laker, parmi les mieux placés dans la guerre tarifaire, l'envol du dollar, la crise économique mondiale et le manque de cohésion — c'est un moindre mot — qui règnent au sein de l'Association du transport aérien international, sont autant d'éléments qui rendent plus âpre la compétition internationale.

Dans ce contexte défavorable, Air France, U. T. A., voire Air Inter, sont bien placés, mais le déficit d'exploitation d'Air France est en croissance lui aussi. Equilibré jusqu'en 1980, ce déficit est de 368 millions de francs en 1981 et s'achemine vers 800 millions de francs pour 1982. Il y a là une cause d'inquiétude, et je souhaiterais que vous fournissiez au Sénat des éléments sur la politique que vous comptez mener dans les prochaines années dans ce secteur.

Mon inquiétude est également très grande en ce qui concerne l'Airbus. Quelles mesures comptez-vous prendre pour qu'il en soit vendu davantage ? Je ne voudrais pas contribuer à accentuer le malaise qui règne dans ce secteur. L'Airbus a longtemps été une des fiertés de la construction aéronautique française et représenté un des secteurs de pointe de notre économie. Il semble que des menaces planent sur sa commercialisation. Pouvez-vous nous rassurer ?

De la même façon, pouvez-vous nous dire quels sont vos projets concernant Concorde. Vous avez affirmé devant nos collègues de l'Assemblée nationale votre volonté de poursuivre son exploitation. Pouvez-vous nous dire comment et nous donner des précisions sur la vente de cet avion ?

En réalité, tous les observateurs s'accordent à reconnaître que l'aviation civile subit le contrecoup de la politique d'austérité conduite par le Gouvernement, alors même qu'il s'agit d'un des secteurs qui méritent — parce qu'il représente la France à l'étranger et compte tenu des services nombreux qu'il rend à nos concitoyens — de faire l'objet de toute votre attention.

J'analyserai enfin la situation des voies navigables. Dans ce domaine, la situation était très défavorable jusqu'à ce que M. Daniel Hoeffel s'en préoccupe. Le budget pour 1981 était déjà amélioré en francs constants et a mis fin à une situation très préoccupante. Votre budget marque un effort, mais pour répondre aux besoins, les sommes attribuées à ce titre devraient être doublées.

Sans doute votre politique est-elle marquée dans ce domaine par l'attentisme et attendez-vous les résultats des travaux de la commission Grégoire, qui doit élaborer un schéma directeur des voies navigables et faire des propositions concernant l'infrastructure du transport fluvial ?

Notre réseau manque d'homogénéité, doit être mieux valorisé et la batellerie française doit sans nul doute se moderniser. A cet égard, un effort est fait à hauteur de 33 milliards dans votre budget au titre de l'aide aux structures de la batellerie, et on ne peut que s'en réjouir.

L'orientation prise dans ce domaine est encourageante. Nous voudrions cependant avoir l'assurance que les fonctionnaires du Plan prendront en compte les observations formulées par la commission. Il semble qu'il y ait quelque réticence dans ce domaine, ce qui serait fâcheux quand on sait la part que Michel Rocard et vous-même avez prise dans ce domaine. Pouvez-vous nous assurer que vous veillerez à ce que les conclusions de la commission Grégoire soient suivies d'effet et intégrées dans le IX^e Plan ?

Dans le secteur des voies navigables, j'ai une autre préoccupation : c'est la nécessité de relier mieux que par le passé le réseau français au réseau européen. Pour ne pas allonger nos débats, je ne fais que mentionner cette nécessité, en espérant que vous pourrez nous apporter également des apaisements sur ce point.

Enfin, il s'est créé une association pour le développement et la connaissance de la voie d'eau, qui axe sa réflexion autour de l'entretien, voire la restauration du réseau, la nécessité de raccorder nos voies d'eau à celles des pays voisins, de concilier la navigation de plaisance et le trafic commercial sur nos canaux, de faire des propositions pour étudier les articulations possibles entre les multiples fonctions de la voie d'eau, de participer à la création d'un centre culturel de l'eau et à la modernisation du parc fluvial français de transports.

Cette association mérite d'être encouragée et mieux connue de l'opinion publique. Elle pourra sans nul doute contribuer à bâtir la voie d'eau du XXI^e siècle digne d'un grand pays moderne. Je ne pouvais conclure mon intervention sur ce chapitre sans la mentionner.

Je souhaiterais enfin vous poser deux questions. L'une est relative au service national des examens du permis de conduire, qui va être supprimé et dont les moyens vont être fusionnés avec ceux de l'administration préfectorale. Je ne sais si cette mesure est bonne ou mauvaise en soi, mais ne craignez-vous pas qu'elle perturbe gravement l'organisation des services et qu'elle suscite des retards dans l'attribution des permis, retards qui seront source de mécontentement ?

Ma seconde question m'est suggérée par les élus bretons, qui s'inquiètent, comme l'ensemble du conseil régional de Bretagne, sur la disposition de l'annexe B ter prévue, semble-t-il, au 1^{er} janvier 1983. Les élus bretons ne peuvent accepter une telle décision car s'accroîtrait de façon inacceptable le coût du transport des marchandises venant en Bretagne ou en sortant, ne permettant plus à notre région d'être compétitive avec les autres régions françaises, tant sur le plan de l'industrie que sur celui de l'agriculture.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'œuvrer pour que l'on arrive en matière de transports à instaurer un prix tonne-kilomètre égal à travers tout le pays. Si la suppression de cette annexe se réalisait, il est fort à craindre qu'il y aurait de violentes réactions de la part des Bretons. Pouvez-vous nous faire part de vos intentions dans ce domaine ?

Ce survol rapide de votre budget nous permet de constater que vous n'apportez pas les réponses appropriées dans le domaine de l'aviation civile, dans celui de la voie d'eau, malgré l'effort

qui est accompli, que vous régressez dans le domaine des routes et que la dominante de votre budget s'effectue au profit des transports collectifs et de la S. N. C. F.

Vous ne répondez pas aux préoccupations de nos concitoyens et vous posez un jalon de plus dans une politique qui se révélera désastreuse à terme.

Aussi, mes collègues du groupe de l'union centriste des démocrates de progrès et moi-même ne pouvons soutenir votre politique.

Nous voterons donc contre le budget des transports.

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

M. Stéphane Bonduel. Ainsi que vous l'avez indiqué dans votre propos, monsieur le ministre d'Etat, quand ils diminuent leur temps de parcours, nos concitoyens gagnent en santé en même temps que dans le domaine économique.

C'est la raison pour laquelle les options que fait apparaître ce budget, dans sa volonté de modernisation et de développement des moyens et des infrastructures des transports, s'accompagnant d'une évolution budgétaire relativement adaptée, reçoivent l'agrément des sénateurs radicaux de gauche au nom desquels je m'exprime ici.

Je voudrais formuler néanmoins quelques observations sur plusieurs points particuliers.

Au plan du développement du réseau routier, nous prenons acte que, moyens budgétaires et extrabudgétaires associés, ce sont en fait 15 milliards de francs qui iront aux routes en 1983, soit 8 p. 100 de plus qu'en 1982.

Même si cela ne représente pas encore à notre sens un effort tout à fait suffisant, cela permettra néanmoins d'aller à l'essentiel. Nous regrettons, en effet, qu'un certain nombre de programmes ne puissent se développer plus rapidement pour l'amélioration de certains réseaux, plus particulièrement dans le sens Ouest—Est. Il en va ainsi du grand projet de route Centre-Europe—Atlantique, qui n'en finit pas d'aboutir à une liaison moderne et cohérente sur l'ensemble de son parcours ; de la nationale 10, dont le doublement avait été garanti par les gouvernements précédents, qui s'étaient engagés à l'achever, et qui devait aller de pair avec l'ouverture de l'autoroute A 10 ; de l'accélération indispensable de la mise en œuvre de la voie rapide La Rochelle—autoroute A 10, déjà engagée mais dont les perspectives sont lointaines, pourtant si nécessaire à une liaison de ce port avec son arrière-pays. Je cite les exemples que je connais, mais il y en a d'autres.

Pour aborder un autre problème particulier, celui de la continuité territoriale, je voudrais vous redire ici, monsieur le ministre d'Etat, la préoccupation de notre collègue Giacobbi concernant les aménagements de tarifs pour la Corse.

Nous prenons acte, par ailleurs, de la poursuite des efforts si nécessaires en matière de sécurité routière.

Dans un autre domaine, monsieur le ministre d'Etat, nous approuvons votre volonté affirmée de permettre un nouveau développement du réseau ferroviaire.

Il est en effet essentiel de bien prendre en compte la qualité incontestable et, à notre avis, encore irremplaçable actuellement, de ce mode de transport, par son exactitude, sa sécurité et son confort.

Pour parler des perspectives d'avenir, et plus particulièrement du projet de T. G. V. Atlantique dont le coût global est, semble-t-il, évalué aujourd'hui à 12 milliards de francs, je voudrais vous dire que, sans méconnaître l'intérêt de ce projet au plan de l'activité économique induite par sa mise en œuvre, nous nous demandons si, là encore, il n'aurait pas mieux valu, dans un premier temps, examiner et faire aboutir rapidement une restructuration et une amélioration d'un certain nombre de lignes vétustes et ne correspondant plus à un trafic moderne. Pour être clair, ce qui est envisagé pour l'amélioration du réseau breton devrait, à notre sens, être également appliqué à d'autres liaisons transversales. Si rien n'était fait et si l'on réalisait le T. G. V. avant cette modernisation, l'on aboutirait à un accroissement des inégalités.

Voilà, monsieur le ministre d'Etat, les réflexions que je voulais vous soumettre sur ces quelques points particuliers à l'occasion de la discussion budgétaire.

J'en terminerai rapidement en évoquant, toujours sur le plan de la S. N. C. F., le grave problème du déficit de cette entreprise nationale, qui a retenu, à bon droit, votre attention.

Bien sûr, la situation est ce qu'elle est parce que, pendant trop longtemps, l'Etat n'a pas fait le nécessaire en temps opportun, en ne définissant pas de meilleures conditions de gestion pour l'avenir et en n'intervenant pas dans le soutien financier, ce qui a conduit la Société à s'endetter au-delà du raisonnable.

Nous croyons qu'il faut, de ce point de vue, faire preuve de réalisme et de courage et, sans doute, ne pas hésiter à prendre quelques mesures difficiles, ne serait-ce que pour alléger la charge des retraites.

Mais j'arrêterai là mon propos en vous disant, monsieur le ministre d'Etat, en conclusion, que dans l'esprit de rigueur et de maîtrise financière que traduit en général le projet de budget de l'Etat pour 1983 votre budget devrait permettre de poursuivre, difficilement certes, une évolution nécessaire des transports dans ce pays. Dans ces conditions, nous l'approuverons. *(Applaudissements sur les travées des radicaux de gauche, ainsi que sur les travées socialistes et communistes.)*

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

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinquante-cinq, est reprise à quinze heures cinq, sous la présidence de M. Pierre-Christian Taittinger.)

PRESIDENCE DE M. PIERRE-CHRISTIAN TAITTINGER, vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons l'examen des dispositions du projet de loi de finances concernant le ministère des transports.

La parole est à M. Jacques Eberhard.

M. Jacques Eberhard. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, s'il est un élément du budget de la nation qui va dans le sens du changement positif, c'est bien celui qui concerne les voies navigables.

En effet, au temps de l'ancienne majorité, la caractéristique de ce budget était d'être en diminution constante. En revanche, depuis votre prise de fonctions, monsieur le ministre d'Etat, un fait apparaît avec clarté : la voie d'eau n'est plus le parent pauvre du transport français. Ainsi, de 1981 à 1983, les crédits d'équipement auront augmenté de 33 p. 100 et ceux d'entretien de 39 p. 100.

Après de longues années d'abandon, vous avez entrepris de redresser la situation, persuadé que vous êtes de l'utilité économique et sociale de ce moyen de transport. Chacun sait, en effet, que le transport fluvial est celui qui nécessite le moins d'énergie et produit le moins de nuisances.

Certes, en ce domaine, nos besoins sont immenses. Là encore, vous avez décidé d'entreprendre ce dont nos prédécesseurs parlaient souvent sans jamais le réaliser. Vous avez confié à une commission, dite « commission Grégoire », le soin d'établir un schéma directeur pour les voies navigables. Les propositions de cet organisme, à laquelle je m'honore d'appartenir et aux travaux duquel je m'efforce de participer assidûment, seront bientôt connues. Mais, profitant de cette discussion, je voudrais donner mon sentiment sur ce que devrait être ses préoccupations et ses orientations.

A mon avis, on ne peut détacher l'examen de ce problème, celui de la voie d'eau, des grands objectifs nationaux actuels de développement de notre commerce intérieur et de rééquilibrage de nos échanges avec les autres pays.

De ce point de vue, nous avons des efforts considérables d'équipement à accomplir pour mieux lutter contre la concurrence étrangère. Il est inconcevable que le transport fluvial de marchandises puisse se faire, en utilisant des moyens puissants, à partir de ports comme Rotterdam ou Anvers jusqu'au cœur de l'Europe de l'Ouest et même de l'Est, alors qu'en France des goulets d'étranglement, situés à 150 ou 200 kilomètres de nos ports, nous interdisent d'aller au-delà.

Si nous étions à égalité de moyens techniques avec nos voisins du Benelux, nous pourrions récupérer des tonnages considérables de fret à transporter. Il est inconcevable que nos agriculteurs soient obligés de faire transiter les aliments nécessaires à la nourriture de leur bétail, le soja par exemple, par des ports belges parce que les nôtres n'ont pas la possibilité de les recevoir.

Autre exemple : durant la dernière décennie, le transport des marchandises par conteneur a pris une très grande ampleur. Il est anormal que dans nos ports, aucune mesure technique n'ait été prise pour que la batellerie fluviale puisse participer à leur acheminement vers l'intérieur du pays et — pourquoi pas ? — au-delà de nos frontières.

A l'Assemblée nationale, un orateur a expliqué qu'un seul convoi poussé de 4 400 tonnes remplace 110 wagons de 40 tonnes ou encore 220 camions de 20 tonnes. Sans aller jusque-là, je suis bien certain que la batellerie artisanale accepterait de bon cœur un tel ballon d'oxygène, si on le lui offrait.

Vous avez parlé ce matin, monsieur le ministre d'Etat, de la mise en place d'un plan de crise de la batellerie. Une telle initiative aiderait sans aucun doute à résorber cette crise.

Vous me rappellerez peut-être que le problème des ports concerne plutôt votre collègue de la mer, chargé de leur aménagement. C'est vrai, mais si l'on veut que la batellerie fluviale connaisse un regain de vigueur et joue un rôle économique intéressant, il m'est apparu nécessaire de l'évoquer devant vous. On ne voit pas pourquoi ce qui est possible à Rotterdam, car, là-bas, les équipements nécessaires ont été créés, ne le serait pas en France.

Si je me suis permis d'insister sur le grand intérêt qu'il y a à développer chez nous un réseau fluvial permettant de mieux assurer les conditions de notre indépendance économique, c'est que, lorsque sera achevé l'établissement du schéma directeur, ces aspects essentiels du problème seront à prendre en considération au moment où des priorités seront à déterminer pour sa mise en œuvre. De ce point de vue, il est aisé de voir que notre point le plus faible par rapport à la concurrence étrangère, c'est bien le nord et l'est de la France. C'est donc là qu'il faudra, à mon avis, d'abord porter les efforts. Certes, le schéma directeur prévoira les infrastructures nécessaires à longue échéance. Mais, dans le cadre du IX^e Plan, on doit pouvoir envisager des opérations à plus court terme et dans la région considérée. Ainsi chacun comprendra qu'il est préférable de mettre nos régions économiques du Nord et de l'Est dans la zone d'attraction de Dunkerque, de Rouen ou du Havre plutôt que dans celle de Gand ou de Rotterdam.

Je n'ignore pas qu'en disant cela je risque d'être taxé d'un peu de chauvinisme local par les représentants des autres régions françaises. Certes, je suis bien convaincu de la nécessité d'assurer une bonne desserte fluviale à partir des ports de la Méditerranée et de l'Atlantique.

S'il était possible de tout réaliser en même temps, il faudrait le faire. Mais dans la mesure évidente où des choix sont à opérer, j'ai la ferme conviction que l'intérêt national commande que nous agissions comme je le propose. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Pierre Noé. Après mon ami le président Méric et avant les interventions de mes autres collègues du groupe socialiste sur les différentes parties de votre budget, je voudrais, monsieur le ministre d'Etat, au nom du groupe socialiste, faire une très brève intervention d'ordre général.

Avant de porter une appréciation que je qualifierai cependant, dès maintenant, de tout à fait positive, sur le projet de budget pour 1983 du ministère des transports, je pense qu'il est indispensable de le situer dans le contexte plus général de la nouvelle politique mise en œuvre dès la fin de 1981.

Comme vous l'avez rappelé, monsieur le ministre d'Etat, dans votre présentation, budget de transition, celui de 1982 était l'amorce de la mise en place d'une politique qui s'est concrétisée au cours de l'année par l'adoption de dispositions très importantes et très attendues : je citerai le vote de la loi sur le financement des frais de transport domicile-travail dans la région parisienne, l'extension du versement transport aux agglomérations de plus de 30 000 habitants, la création du fonds spécial « grands travaux ».

Le projet de budget pour 1983 s'inscrit bien naturellement dans le cadre tracé par la loi d'orientation des transports intérieurs déjà adoptée par l'Assemblée nationale et dont nous aurions aimé débattre, ici au Sénat, dans des délais plus brefs. Il est, en effet, indispensable que ce texte soit adopté avant le 1^{er} janvier 1983, sous peine de créer, notamment, un vide juridique, la S.N.C.F. n'ayant plus alors de statut.

Aujourd'hui, nous examinons un projet de budget placé sous le signe de la croissance : à lui seul, le budget pour les transports intérieurs représente 4,5 p. 100 des dépenses brutes du budget général de l'Etat, ce qui traduit la place prioritaire accordée aux transports dans les actions du Gouvernement. Il n'est plus nécessaire de démontrer l'importance stratégique de ce secteur d'activité.

Nous notons avec satisfaction que le budget pour 1983 est orienté vers une sensible progression des crédits d'équipement susceptibles d'élever notre système de transport à la hauteur des besoins.

Budget de croissance, mais non de gaspillage, puisque, dans le même temps, le budget réalise des économies au titre des crédits de matériel et de fonctionnement des services qui n'augmentent que de 6 p. 100. Ces économies, à notre sens, sont justifiées, puisque ces crédits n'avaient pas été entièrement

consommés au cours des deux années précédentes. Nous saluons donc une volonté de gestion rigoureuse et rationnelle du secteur des transports.

Des priorités sont nettement affirmées, qui concernent la place et le rôle, d'une part, de la S.N.C.F. et, d'autre part, des transports collectifs.

Même si la dotation en capital de deux milliards de francs ne peut prétendre résoudre, à elle seule, les graves difficultés dans lesquelles se trouve enfermée la S.N.C.F. — et cela depuis des années — cet apport constitue une première étape de l'assainissement de sa situation financière entrepris par l'actuel Gouvernement.

Permettez-moi, dans cette intervention d'ordre général, et sans quitter le domaine de la S.N.C.F., de me réjouir, en tant qu'élu de l'Essonne, des propos que vous avez tenus, monsieur le ministre d'Etat, lors du débat devant l'Assemblée nationale, concernant plus précisément le projet de construction d'un T.G.V. Atlantique. Vous avez estimé intéressante l'idée qui a été émise de créer une gare à Massy-Palaiseau qui pourrait devenir une plaque tournante dans la desserte ferroviaire de la banlieue sud de la région d'Ile-de-France. Cette localisation répondrait aux exigences de la situation particulièrement préoccupante de cette région qui résulte, en particulier, de la très forte densité qu'elle connaît.

J'en viens maintenant à la seconde priorité fixée par ce projet de budget et qui a trait aux transports collectifs.

Avec une progression de 21 p. 100 des autorisations de programme par rapport à 1982 et un apport du fonds spécial de grands travaux, c'est un doublement des moyens engagés qui sera effectué en 1983 en faveur des transports collectifs urbains et non urbains.

Nous ne pouvons que nous réjouir de cette nouvelle orientation vers une politique des transports en commun plus dynamique et qui présente de nombreux avantages : économies d'énergie, amélioration du cadre et des conditions de vie, sécurité, pour ne citer que les principaux.

Rigueur, croissance et changement, avez-vous dit, monsieur le ministre. Ce budget pour 1983 sera l'un des maillons de la longue chaîne des réformes déjà entreprises — je les rappelais au début de mon intervention — et des réformes en cours ou à venir, telles que la décentralisation, le nouveau statut de la S.N.C.F. et la réforme des transports parisiens.

Compte tenu des propos tenus ce matin par le porte-parole de l'U.C.D.P., et avant que nous ne reprenions ce débat le 13 décembre prochain, je voudrais rappeler que par les emplois qu'il génère et les biens et services qu'il crée, le secteur des transports constitue un élément important de l'activité économique du pays ; que l'activité des transports publics contribue directement à 4,4 p. 100 du produit intérieur brut ; que la part du transport dans la consommation des ménages est encore plus notable, puisqu'elle représente 12,5 p. 100.

Malgré cela, il a fallu attendre que la gauche soit au pouvoir pour qu'une politique des transports fasse l'objet d'une réflexion d'ensemble débattue démocratiquement et traduite dans un projet de loi.

Réformer un statut anachronique et disparate, construire la base législative d'une nouvelle politique globale des transports, tel sera le thème de nos travaux lorsque nous examinerons le projet de loi.

Quant au projet de budget pour 1983, il s'inscrit dans cette loi d'orientation des transports intérieurs.

C'est pour toutes les raisons que je viens de développer que le groupe socialiste votera ce projet de budget, élément indispensable à la nouvelle politique engagée par le Gouvernement depuis plus d'un an. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Louis Virapoullé. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, le problème des transports constitue pour les départements d'outre-mer une préoccupation fondamentale et essentielle.

S'il est vrai, monsieur le ministre d'Etat, qu'il est nécessaire d'améliorer les conditions de transport des Français de la métropole, l'homme que vous êtes ne peut cependant oublier que la France possède, dans la corbeille marine, quatre vrais départements d'outre-mer, dont celui de la Réunion, situé dans l'océan Indien, à 13 000 kilomètres du continent européen.

Je me garderai bien de critiquer votre budget ; l'on doit reconnaître que vous avez, à l'échelon national, fait un effort remarquable.

En revanche, en ce qui concerne l'île de la Réunion, de difficiles problèmes doivent être résolus.

Il est de votre devoir, monsieur le ministre d'Etat, de ne pas oublier la population de ce département lointain, car il y va de la vie même de plusieurs centaines de milliers de Français.

Ma première observation concerne la desserte aérienne.

Je ne vous cacherai pas que, dans ce domaine, la population de la Réunion est profondément déçue.

On nous parle beaucoup de cette somme de 15 millions de francs qui permettra à l'ensemble des migrants d'outre-mer vivant en métropole de réintégrer leur département d'origine.

Cette mesure, qui revêt un aspect humain, connaît de rigoureuses conditions d'application.

La possibilité pour les originaires des départements d'outre-mer, notamment ceux de la Réunion, de rejoindre leur île ne doit pas être envisagée sous l'aspect d'un acte de charité.

Il convient d'avoir la ferme volonté politique de désenclaver les départements d'outre-mer à l'égard de la métropole par des billets dont le coût soit accessible à tous.

La politique de saupoudrage, ou au compte-gouttes, ne produit pas toujours des effets heureux et provoque non pas l'espérance, mais la déception.

La possibilité, tant pour les métropolitains que pour les Réunionnais, de pouvoir voyager dans des conditions acceptables doit devenir l'une des grandes priorités de votre ministère.

Or, monsieur le ministre d'Etat, une augmentation de 8 p. 100, comme cela c'est produit, du coût du billet d'avion ne va pas dans le sens de la politique souhaitée par les Réunionnais.

Il apparaît ainsi qu'en haute saison, c'est-à-dire durant la période pendant laquelle les gens peuvent normalement voyager, le billet « voyage pour tous », qui est de 5 795 francs, passera à 6 260 francs.

Quant à la classe affaires, sur toute l'année, son tarif qui est de 9 290 francs passera à 10 380 francs, soit une petite fortune !

Je vous épargnerai, bien entendu, le prix du billet aller et retour en première classe qui, de 18 290 francs, atteint 20 440 francs.

Mais ce qui est plus grave encore, c'est que le tarif jeunes — il concerne notamment les étudiants — qui est de 3 000 francs en haute saison, en aller simple, passera à 3 330 francs, soit 6 660 francs, aller-retour, ce qui n'est pas admissible lorsque l'on tient compte du fait que l'on est encore en présence d'une population largement déshéritée.

L'augmentation de ces tarifs éloigne le département de la Réunion de la métropole. Je vous le dis avec tristesse, monsieur le ministre d'Etat.

Ce résultat me paraît fâcheux, ce d'autant plus que le Gouvernement a versé pour la Corse, en 1982, toutes dessertes comprises, une somme de 552 millions de francs, soit 226 francs par habitant.

Si l'on retient que la Réunion compte 515 000 habitants, cela représente, en l'arrondissant, une somme de 116 millions de francs.

Air France doit donc continuer à assurer le service public entre la Réunion et Paris. Engageant une réflexion, il est du devoir du Gouvernement d'allouer sans tarder à la compagnie nationale une subvention qui lui permettrait de pratiquer un tarif raisonnable.

Par ailleurs, le développement touristique de la Réunion — je fais partie de ceux qui y croient — passe aussi par le désenclavement de ce département à l'égard des grandes capitales européennes.

L'Europe représente au point de vue touristique un potentiel important.

La Réunion est dotée d'un aéroport de type international. Depuis des années, je me bats pour que les compagnies aériennes européennes puissent atterrir à Gillot.

Il existe là, monsieur le ministre d'Etat, une source de richesse qui doit être exploitée et qui, j'en suis sûr, ne porterait pas atteinte aux intérêts d'Air France.

Enfin, toujours dans le domaine aérien, je voudrais évoquer devant vous l'important problème de Minerve qui doit mettre en service des charters dont le prix du billet sera de 3 990 francs, aller-retour.

Jusqu'à ce jour, vous n'avez pas encore délivré à cette compagnie l'autorisation qu'elle attend.

Elle a déjà vendu des billets...

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Elle a eu tort !

M. Louis Virapoullé. ... et elle a ce que l'on appelle « pignon sur rue ».

Un incident récent vient de se produire à la Réunion. En l'absence de cette autorisation qui relève de la compétence de votre ministère, le lundi 22 novembre écoulé, la compagnie Air France a transporté les passagers de Minerve, pour un prix de 4 500 francs, ce qui a provoqué une grève légitime.

En effet, depuis des années, on demande au personnel d'Air-France à la Réunion de dire qu'il n'est pas possible de transporter des passagers à un coût raisonnable, et voilà que la compagnie nationale se dément publiquement !

J'attends de vous, monsieur le ministre d'Etat, des explications précises sur cette affaire. Quand donnerez-vous à Minerve l'autorisation de faire voler des charters ?

Je voudrais, avant de terminer — c'est ma deuxième observation — vous dire quelques mots sur le transport maritime.

Le fret connaîtra, de son côté, une augmentation de 12 p. 100, ce qui, dans un sens comme dans l'autre, provoquera, s'agissant du développement économique de l'île, un handicap difficile à surmonter.

Il convient, dans le cadre de la concertation, de mettre au point un système de grille tarifaire qui respectera les deux idées suivantes.

En ce qui concerne les produits d'importation de consommation courante, il est du devoir du Gouvernement de fixer le montant du fret, qui devra être respecté par toutes les compagnies.

Par ailleurs, s'agissant des matières premières et des produits d'exportation, il devient nécessaire de mettre en place ce que j'appellerai « un taux préférentiel » permettant d'assurer le développement économique de ce département au mieux de l'intérêt général.

Telles sont, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, les explications que j'ai voulu vous donner à l'occasion de l'examen de ce budget.

La population du département de la Réunion, et d'une façon plus large celle des départements d'outre-mer, n'accepte pas d'être considérée comme des laissées pour compte.

Interprétez cette phrase, monsieur le ministre d'Etat, non pas comme une critique, mais comme une volonté de trouver les solutions nécessaires.

Les Réunionnais attendent de vous une politique courageuse, audacieuse et réaliste, car il y va de leur intérêt, donc de celui de la France tout entière.

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

M. René Regnault. Monsieur le ministre d'Etat, réalisme et objectivité me conduisent à vous dire que votre budget traduit bien la priorité donnée par le Gouvernement à tout ce qui concerne les transports, l'accent étant mis notamment sur le qualitatif.

Malgré l'évolution des coûts des travaux routiers, très sensible à la hausse des cours du pétrole, le volume des travaux routiers est maintenu à un bon niveau. Des augmentations de 17 p. 100 pour les crédits de paiement et de 27 p. 100 pour les autorisations de programme, dans un contexte économique difficile qui conduit le Gouvernement à adopter une politique réaliste et rigoureuse, traduisent bien l'intérêt que le Gouvernement porte aux charges et responsabilités de votre ministère.

Les comparaisons dans le domaine des routes appellent quelques précautions dès lors qu'une redistribution est effectuée entre la direction des routes et la nouvelle direction de la sécurité et de la circulation routière, dont nous, socialistes, apprécions l'initiative.

Il en résulte un effort sans précédent dans le domaine de la sécurité routière dont les crédits croissent de 26,7 p. 100.

Nous tenons, monsieur le ministre d'Etat, à vous apporter nos encouragements pour atteindre l'objectif que vous vous fixez de réduire les accidents de la route d'un tiers en cinq ans.

Nous ne pouvons demeurer insensibles au bilan des accidents de la route pour 1981, avec ses 12 000 tués, ses 350 000 blessés, dont 100 000 gravement, et un coût de l'ordre de 35 milliards de francs.

L'accident de Beaune, cet été, est venu renforcer l'interpellation des responsables, des pouvoirs publics.

Revenant aux travaux routiers, je souligne le complément appréciable apporté par le fonds spécial des grands travaux, utilisé, d'une part, pour le développement des transports collectifs et, d'autre part, pour la modernisation des routes nationales, notamment en milieu urbain : rocade, déviations.

Notre satisfaction réside aussi en l'effort que vous proposez — plus 40 p. 100 — en faveur du réseau de rase campagne.

Si nous observons un rééquilibrage heureux en faveur des campagnes, nous ne pouvons que vous encourager, avec d'autres d'ailleurs, à persister dans cette voie.

Permettez-moi, monsieur le ministre d'Etat, de présenter, précisément ici, quelques observations.

Sans que ce soit une critique, mais un constat, il faut bien observer que le poids financier des aménagements dû aux transports urbains est considérable, la région parisienne étant particulièrement concernée, mais pas seulement elle, bien sûr. Le coût relatif des travaux est toujours très élevé dans ces zones.

En Breton, examinant le fret routier échangé entre la Bretagne et le Nord ou l'Est de la France, ou encore le Nord ou l'Est de l'Europe, j'observe que ce trafic s'achemine via Paris, ce qui, à mon sens, interroge et est très probablement un erreur.

Je plaide, monsieur le ministre d'Etat, pour que l'on y réfléchisse et je souhaite, en particulier, que l'on mette l'accent sur la route des estuaires qu'il convient, par la Normandie, de relier à l'axe nord du plan routier breton. Elle devrait permettre de franchir la Seine en dehors de la « couronne » parisienne.

Ce dossier devrait être du ressort du F. E. D. E. R., le fonds européen de développement régional. Je souhaiterais, monsieur le ministre d'Etat, que vous me donniez votre sentiment et que vous me communiquiez vos intentions, s'il en est d'arrêtées à ce jour.

Cela me conduit aussi à insister pour que l'Etat ne se désengage pas, comme vous le laissez craindre, des grands programmes d'aménagement du territoire, tel le plan routier breton. Le C. I. A. T., dans sa réunion du 6 mai dernier, a confirmé l'appartenance de la bretelle Lamballe-Pontorson audit plan. Je vous demande, monsieur le ministre d'Etat, de veiller à ce que les crédits nécessaires soient ouverts pour ce tronçon, comme plus précisément je vous demande d'accéder au lancement des travaux relatifs à l'ouvrage de franchissement de la Rance dès 1984, cet ouvrage se réalisant alors conjointement avec l'achèvement des chaussées.

J'apprécie l'effort engagé en faveur du renforcement coordonné des routes nationales, comme j'applaudis à la traduction de la loi de décentralisation dans l'élaboration des programmes de travaux à venir ouvrant ainsi la route — sans jeu de mots — à un réel aménagement du territoire concerté.

Je souhaite que la région Bretagne en particulier saisisse l'occasion que vous lui tendez pour améliorer encore l'enveloppe du plan routier pour 1983, les 370 millions de francs de 1983 pouvant devenir 380 millions de francs dans l'hypothèse d'un contrat de plan d'au moins 20 millions de francs au total.

Une dernière observation, pour me réjouir des orientations données à la politique autoroutière : amélioration de la maîtrise publique ; harmonisation de la politique du péage avec, à terme, sa suppression ; amélioration des engagements de programme.

1983 sera pour la S.N.C.F. une année de mutation et de transition. Nous allons connaître, selon votre expression, monsieur le ministre d'Etat, une nouvelle S.N.C.F., un nouveau service public amélioré, coordonné et concerté avec les responsables locaux : régions, départements, communes.

S'il est juste de dire que la situation financière de la société est difficile, il est non moins juste de souligner l'effort important que vous proposez dans votre budget avec, d'une part, 2 milliards de francs de dotations en capital et, d'autre part, 9 milliards de francs pour l'aide de l'Etat aux charges d'infrastructures, soit plus 63 p. 100.

De plus, la modernisation du réseau est très importante. La Bretagne est attentive au déroulement des travaux d'électrification de Rennes-Brest et Rennes-Quimper, et nous demandons que l'effort et le rythme en soient maintenus.

L'annonce du T.G.V.-Atlantique a été reçue avec un très grand intérêt par la population de l'Ouest de la France. Des pas importants sont franchis en direction de la concrétisation de cette réalisation. Nous souhaitons, monsieur le ministre d'Etat, la mobilisation des pouvoirs publics et notamment ceux de l'Etat pour permettre à la société nationale de réaliser le plan de financement nécessaire. Vous nous apporterez sans doute tout à l'heure quelques éclaircissements sur ce point.

Je serai également très attentif aux précisions que vous pourriez donner sur le plan d'assainissement progressif de la situation financière de la S.N.C.F. selon les prévisions et clauses du contrat de plan Etat-S.N.C.F., d'une part, et du cahier des charges, d'autre part.

J'ajoute que, considérant les possibles interventions du fonds spécial de grands travaux au profit de la S.N.C.F., j'aimerais, monsieur le ministre d'Etat, connaître votre point de vue et vos intentions.

Un mot enfin pour vous dire la profonde insatisfaction unanimement partagée par les usagers de mon département devant l'organisation du service de l'aviation civile au bénéfice de sa population, la T. A. T., le concessionnaire, agissant au mépris des intérêts de notre région mais aussi au mépris des avis de ses représentants.

En matière de voies navigables et parce que la navigabilité de nombreuses de nos rivières a été par trop longtemps négligée, je souhaiterais, monsieur le ministre d'Etat, que les régions qui en manifesteraient le désir puissent être éligibles aux contrats de plan avec l'Etat.

En conclusion, parce que nous mesurons les efforts accomplis, monsieur le ministre d'Etat, tendant à inverser radicalement les choix en matière de service public de transport collectif de voyageurs, associant les collectivités territoriales, leurs élus, donc les populations, à la définition de leurs besoins, parce que nous apprécions les choix essentiels en direction de la sécurité routière, du renforcement du réseau de rase campagne avec une bonne amorce de rééquilibrage de la modernisation et du développement, au bénéfice de la campagne, de la S.N.C.F. qui prend la dimension relative de la progression des crédits ouverts dans votre budget, je puis vous confirmer, monsieur le ministre d'Etat, le vote positif du groupe socialiste et donc le mien. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Noël Berrier. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, budget du changement placé sous le signe de la cohérence et de la croissance, ce budget des transports pour 1983 traduit manifestement la volonté du Gouvernement de donner à ce secteur porteur de développement un caractère prioritaire.

Il marque un tournant décisif dans le domaine des transports et traduit la volonté de mener une autre politique caractérisée par le souci de l'efficacité économique, du progrès social, d'un meilleur aménagement urbain et d'un développement régional.

Ces éléments sont définis également dans le projet de loi d'orientation des transports intérieurs, dont le Sénat aura à débattre en décembre prochain.

Je ne m'attarderai pas sur les chiffres. Mais je tiens à souligner une évolution structurelle de ce budget : la priorité qu'il donne aux transports collectifs.

En choisissant volontairement de les privilégier, le Gouvernement s'engage dans la voie de la sagesse et de l'intérêt général, ce qui permettra, je n'en doute pas, de diminuer les coûts sociaux et économiques des transports.

Je ne peux que l'en féliciter en pensant aux vies humaines qui seront sauvées, sans négliger l'impact économique que représente un tel choix, aussi bien sous l'angle du coût social que des économies d'énergie.

Cette réhabilitation des transports collectifs doit être en particulier, à plus ou moins court terme, bénéfique pour cette grande entreprise nationale qu'est la S.N.C.F.

La situation financière extrêmement difficile de la société nationale des chemins de fer français constitue un problème sérieux qui nous préoccupe tous à divers titres.

Faut-il rappeler qu'elle est la conséquence d'un lourd héritage, au vrai sens du terme, l'entreprise atteignant aujourd'hui un niveau d'endettement insupportable ?

Un assainissement progressif de la situation financière de l'entreprise est prévu. Nous y sommes très sensibilisés.

Un premier pas en ce sens est accompli avec la dotation en capital de 2 milliards de francs, cela a déjà été dit à de nombreuses reprises. Ce premier pas est nécessaire mais cette mesure, bien évidemment, ne sera pas suffisante.

La solution aux problèmes de la S.N.C.F. passe non seulement par l'établissement de nouveaux rapports financiers avec l'Etat, mais aussi par des moyens extrabudgétaires. Le processus d'assainissement devra être clarifié dans le cahier des charges de la S.N.C.F. et dans le contrat-plan que celle-ci signera l'an prochain avec l'Etat.

La modification des structures et de la gestion de cette entreprise sont des conditions majeures pour son adaptation à la décentralisation, mais aussi pour lui permettre de trouver un dynamisme fondé sur l'imagination et la capacité d'adaptation des hommes et des femmes qui y travaillent.

Les investissements devraient dépasser, en 1983, 11 milliards de francs. Je note avec satisfaction l'importante progression de 63 p. 100 de la contribution aux charges d'infrastructures qui passera de 5,6 à 9,1 milliards de francs. Il n'est pas possible, en effet, d'exiger d'une entreprise de financer seule le maintien et le développement d'un patrimoine aussi important, surtout lorsque cette entreprise est si lourdement endettée. Cependant, elle reste au premier plan des réseaux européens par son trafic et sa productivité !

Je tiens aussi à évoquer la politique de solidarité menée par le Gouvernement avec, à titre d'exemple, la réouverture des lignes secondaires depuis la fin de 1981.

Dépourvue de grands moyens de communication, la partie nord du département de la Nièvre — que je connais mieux que les autres, bien sûr — ne disposait que d'une voie ferrée sur laquelle les élus et les usagers comptaient beaucoup pour favoriser le développement économique.

Sans tenir compte des notions élémentaires de justice, d'égalité, de solidarité, de service public, vos prédécesseurs, monsieur le ministre d'Etat, avaient fermé au trafic voyageurs la section desservant une petite région, ruinant ainsi tous ses espoirs.

J'ai vécu le drame que cette décision a créé parmi les cheminots, les usagers, et notamment les personnes âgées qui avaient choisi en toute quiétude ce pays, en raison notamment des liaisons ferroviaires avec la région parisienne.

Il a fallu mai 1981 pour que le dialogue puisse reprendre et je dois, monsieur le ministre d'Etat, vous remercier et vous féliciter pour cette politique courageuse que vos services et la S. N. C. F. ont su mettre en place.

Certes, des problèmes restent à régler pour ce tronçon, notamment en ce qui concerne les horaires, le temps de parcours, la vétusté du matériel.

Le bon sens a prévalu, la raison l'emportera. Il est réconfortant de constater que le trafic sur les lignes omnibus est en progression, et ce malgré des conditions de transport qui ne sont pas toujours satisfaisantes. Il faut continuer dans cette voie, notamment en concertation étroite avec les régions.

Cette politique de transports collectifs non urbains, qui, à travers le budget pour 1983, verra les crédits multipliés par six, est une bonne politique.

En effet, 55 450 000 francs d'autorisations de programme serviront à financer les études et la mise en œuvre des schémas régionaux et départementaux de transports collectifs.

Cette augmentation considérable permettra au ministère d'aider les régions et les départements à assumer leurs nouvelles responsabilités dans le cadre des contrats de développement prévus à l'article 29 de la loi d'orientation.

Je note avec satisfaction que toute charge transférée aux collectivités locales sera compensée par un égal transfert des ressources. Il n'y aura donc ni transfert de charges, ni désengagement.

L'organisation des services réguliers de transports non urbains de personnes sera confiée aux départements par l'article 29 de la loi d'orientation. Or il s'avère que les collectivités locales ne recevront la compétence relative aux transports scolaires qu'après le vote de la loi de répartition des compétences en cours d'examen. Un vide juridique risque donc d'apparaître à court terme.

En effet, la bonne utilisation de l'ensemble des moyens disponibles en personnels et en matériels d'exploitation suppose que les collectivités locales disposent de la possibilité d'inclure les services de transports scolaires dans leurs études de réorganisation des services de transports non urbains. Je souhaiterais, en conséquence, monsieur le ministre d'Etat, que vous nous apportiez quelques précisions à ce sujet.

Ces quelques observations ne constituent nullement des réserves sur ce projet de budget dont je dois dire qu'il répond parfaitement à notre attente. Elles n'ont pour objet que de manifester notre souci de contribuer avec vous à la mise en œuvre de cette nouvelle politique des transports qu'au nom du Gouvernement vous proposez au pays.

Bien entendu, le groupe socialiste et moi-même voterons votre budget. *(Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)*

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

M. Roland Courteau. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, je voudrais préciser, dès le début de mon propos, que mon collègue M. Jules Faigt, sénateur de l'Hérault, s'associe à cette intervention.

La volonté affirmée de mettre en œuvre une politique de renouveau du transport fluvial ne peut être mise en doute. Le projet de budget pour 1983 le confirme.

De 1981 à 1983, les crédits d'équipement auront augmenté de 33 p. 100 et les crédits d'entretien de 39 p. 100.

De même, on ne peut douter de la volonté du Gouvernement d'aider l'artisanat batelier à traverser la période difficile qu'il connaît et de mettre en œuvre les réformes nécessaires.

Vous avez été, monsieur le ministre d'Etat, bien inspiré de mettre en place un plan de crise de la batellerie afin de lui permettre l'adaptation nécessaire.

La voie d'eau ne sera pas, comme certains l'avaient hâtivement annoncé, le parent pauvre de votre ministère, puisque, au contraire, c'est une politique de renouveau du transport fluvial qui est entreprise.

Les travaux de la commission Grégoire se déroulent en vue de l'établissement du schéma directeur des voies navigables, sur la base duquel le Gouvernement prendra sa décision.

Une fois les choix effectués, il s'agira de les reprendre dans les plans quinquennaux et de les traduire dans les prochaines lois de finances, afin de nous permettre de bâtir la voie d'eau du XXI^e siècle. Nous souhaitons donc que les travaux d'infrastructure des voies navigables soient inclus dans la deuxième tranche du fonds spécial « grands travaux ».

Il faut sortir la voie d'eau de la situation où elle a été maintenue.

L'effort consenti dans ce budget devra être amplifié par la suite pour rattraper le retard pris dans ce domaine.

Mais mon propos portera tout particulièrement sur le canal du Midi.

Cette voie d'eau n'a bénéficié, ni à la fin du siècle dernier ni par la suite, de l'adaptation au gabarit « Freycinet » — 38,50 mètres — de sorte qu'elle est restée accessible aux seules péniches spéciales de 30 mètres.

Il a fallu attendre 1965 pour qu'une première étude soit réalisée, qui devait aboutir, dans un premier temps, à l'aménagement du canal latéral à la Garonne, opération réalisée de 1970 à 1974.

Ainsi, en 1974, 250 kilomètres de parcours fluvial entre Bordeaux et Toulouse étaient rendus accessibles aux bateaux de 38,5 mètres.

En 1975, une nouvelle étude était menée à bien en vue d'évaluer le trafic potentiel dans l'hypothèse d'un aménagement du canal du Midi aux mêmes caractéristiques que le canal latéral.

Au vu des résultats encourageants de cette étude, qui laissait apparaître un trafic potentiel de l'ordre de 1,7 million de tonnes, les régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et Aquitaine signaient avec l'Etat un programme triennal financé pour 60 p. 100 par l'Etat et 40 p. 100 par les trois régions.

Ce programme intéressait la modernisation des sections suivantes : Toulouse—Villefranche-de-Lauragais à l'extrémité ouest Béziers—Sète à l'extrémité est et l'embranchement de Port-la-Nouvelle.

La modernisation des écluses de Fontserannes, initialement prévue sur une autre opération, fut finalement, en 1979, incorporée au programme triennal, moyennant l'ajournement de la section Bazièges—Villefranche-de-Lauragais.

Aussi, aujourd'hui, alors que les travaux — à l'exception de Fontserannes — sont achevés, le canal du Midi présente un goulet d'étranglement sur sa partie audoise — entre Bazièges et Argens-Minervois — longue de 120 kilomètres.

Vous avez, monsieur le ministre d'Etat, décidé, le 21 octobre 1981, de permettre l'ouverture des travaux de construction de l'ouvrage destiné à remplacer, sur le canal du Midi, la chaîne d'écluses de Fontserannes.

Votre présence, au mois de juillet 1982, sur le chantier ouvert en janvier 1982 attestait de l'intérêt que le Gouvernement porte à l'avenir du réseau français des voies navigables et au canal du Midi en particulier.

L'opération en cours de réalisation à Fontserannes, chère à mon collègue Jules Faigt, est, à maints égards, exemplaire. On a tenu notamment à préserver le caractère des ouvrages anciens et des sites qui les entourent.

Cette pente d'eau, résultat d'une technique purement française, autorisera la navigation de péniches de 38,5 mètres et de 250 tonnes jusqu'à Port-la-Nouvelle pour la partie sud, Sète pour la partie est, mais pas au-delà d'Argens-Minervois pour la partie ouest. Sa capacité annuelle sera de 4 760 bateaux et de 12 000 plaisanciers.

Les travaux devraient être terminés courant 1983. Seul subsistera donc un tronçon de 120 kilomètres non aménagé au gabarit « Freycinet », entre — je le répète — Bazièges et Argens-Minervois.

Les conséquences au plan économique et social de la non-modernisation sont importantes.

A cet égard, le consortium pour la modernisation des voies navigables Atlantique—Méditerranée a réalisé une étude laissant apparaître que la batellerie est aux limites du naufrage — sans jeu de mots !

Disparition des compagnies de navigation, endettement ou découragement des autres, abandon par la clientèle de ce mode de transport du fait de l'amenuisement de la flotte, etc. Bref, le trafic est passé en peu de temps de 107 000 tonnes à 43 000 tonnes en 1978.

Cependant, le trafic de plaisance a été multiplié par huit en dix ans, et la limite de saturation pour ce trafic saisonnier pourrait être atteinte si la modernisation n'était pas poursuivie.

Enfin, il faut noter que le canal du Midi constitue un axe économique non négligeable, notamment pour les secteurs agro-alimentaire et industriel.

L'installation récente d'une importante minoterie sur la zone industrielle de Sallèles-d'Aude, celle, non moins importante, de chais dans cette même localité ou d'activités diverses le long du canal dans les régions traversées mettent en évidence les effets directs que peut produire l'existence d'une telle voie d'eau.

L'achèvement des travaux de modernisation favoriserait l'essor économique de nos régions.

La non-modernisation de la partie audoise serait un non-sens économique.

Cette liaison fluviale, qui représente le débouché naturel de Toulouse et de la plaine céréalière du Lauragais sur la Méditerranée, mais aussi sur l'Europe, doit retrouver sa place.

Je rappelle que les travaux réalisés de 1970 à 1983 représentent une dépense de 141 millions de francs, soit 220 millions de francs 1981.

Or, le maintien du goulet d'étranglement enlèverait leur pleine efficacité à de tels investissements, rendus en partie inopérants puisque ne permettant pas la jonction Atlantique—Méditerranée aux péniches de 38,50 mètres.

Je préciserai, par ailleurs, que le conseil régional Languedoc-Roussillon a déjà affecté, en 1982, sur les crédits F.I.A.T. 100, une somme de 680 000 francs au financement des études techniques et d'impact préalables à l'engagement des travaux de modernisation et à l'étude des conditions d'exploitation de cet ouvrage à des fins touristiques.

J'ajouterai que le conseil général de l'Aude, dans son avis sur les premières orientations du IX^e Plan, demande avec insistance que cette dernière tranche de travaux soit inscrite au schéma directeur des voies navigables afin que le canal du Midi devienne un axe de développement industriel, agricole et social.

Le Gouvernement, au vu du schéma directeur établi par la commission Grégoire, devra prendre sa décision en liaison avec l'élaboration du IX^e Plan.

Nous souhaitons, quant à nous, l'achèvement rapide de la modernisation de cette voie d'eau. C'est, en effet, une priorité et une question de logique.

Cette condition remplie, il est évident que le canal du midi verra son importance encore accrue le jour où, par son intermédiaire, la liaison des grandes voies navigables européennes aura été réalisée.

A ce propos, avec mon collègue Jules Faigt, nous aimerions savoir où en est la mise en place du conseil d'administration de la compagnie d'aménagement du Rhône. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.*)

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

M. Bernard Parmantier. Monsieur le ministre d'Etat, je voudrais évoquer très brièvement la mission que vous m'avez confiée, avec votre collègue M. le ministre du temps libre, sur les problèmes de l'aviation légère.

Le budget de 1983, en augmentation de 48 p. 100 par rapport à celui de 1982, marque concrètement votre intérêt et celui du Gouvernement pour une activité qui, tant du point de vue économique que du point de vue de la jeunesse, des sports et du temps libre, doit effectivement susciter notre intérêt.

Bien que cette augmentation porte sur une somme qui, au fil des années, avait atteint un niveau dérisoire, elle est mieux qu'un geste symbolique, et l'ensemble des pratiquants de l'avia-

tion légère et sportive y est particulièrement sensible. Il existe parmi eux, comme dans tout le pays, une dynamique et une volonté sur lesquelles nous pourrions édifier une nouvelle aviation légère et populaire.

Dans une interview publiée hier, M. le Président de la République déclarait : « Nous réussirons dans notre entreprise si nous éveillons les forces créatrices de la nation et si nous leur donnons leur chance. »

Notre accord avec cette déclaration va au-delà de la simple approbation, car nous revendiquons, pour tous ceux qu'anime l'esprit d'initiative et d'entreprise et dont les forces créatrices sont pleinement éveillées, une attention et un intérêt accrus et plus affirmés.

La dynamique à laquelle je me réfère est trop mal connue car elle se situe souvent à la base ; elle n'a pas les moyens de se faire reconnaître ; elle échappe au schéma traditionnel de développement et elle n'a pas, auprès de certains services et centres de décisions, la crédibilité des grands projets. Malgré les efforts importants déjà entrepris, la sensibilisation et la mobilisation ne sont pas toujours suffisantes pour traiter avec intérêt et célérité une telle dynamique.

Monsieur le ministre d'Etat, je dis « célérité », car la rapidité de décision et d'exécution est un élément important pour la réussite de projets confrontés à la concurrence internationale et aux rigueurs de la crise.

Célérité pour la mise en œuvre d'un planeur biplace école, qui a été choisi, voilà deux jours, par le conseil d'administration de la fédération française de vol à voile.

Célérité pour la création des moteurs dont notre aviation légère a besoin. Je rappellerai ici que l'une des causes de la crise de l'industrie de l'avion léger est sa totale dépendance à l'égard de la construction américaine.

Dois-je rappeler que nos ancêtres, tout au moins nos aînés, avaient, en 1918, réussi l'exploit de placer notre pays au premier rang mondial — et de très loin — pour la construction des cellules et des moteurs ?

Nous produisions, en juillet 1918, 3 000 avions par mois. Puis nous avons laissé tomber. Nous savons ce qu'il est résulté de cet abandon.

Certes, s'agissant des avions à réaction, nous avons su faire un effort, qui a maintenu notre pays à un rang très honorable, mais nous avons eu le tort, plus exactement les gouvernements précédents ont eu le tort de croire que l'aviation légère était un secteur négligeable et ils ont eu le tort de la négliger.

Nous avons besoin d'avions économiques ; nous devons rechercher des débouchés ; nous devons développer la recherche scientifique et technique ; enfin, nous devons prendre rapidement les mesures qui non seulement sauvegarderont l'acquis, mais permettront un nouveau développement.

Monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, il n'est pas dans mes intentions d'exposer aujourd'hui la centaine de propositions que je fais au Gouvernement et au ministre d'Etat, ministre des transports, concernant la relance de l'aviation légère. Je formulerai simplement un vœu. Je souhaite que les mesures susceptibles de traduire dans la réalité mes propositions — auxquelles, je le sais, vos services et vous-même êtes attentifs, monsieur le ministre — soient prises très rapidement afin que l'on ne puisse plus médire des lenteurs administratives. Ainsi pourrions-nous sortir rapidement de l'ornière.

Cela dit, comme mes collègues du groupe socialiste, et pas seulement en raison de l'augmentation des crédits destinés à l'aviation légère et des efforts que vous avez déjà entrepris et que nous poursuivrons ensemble, je voterai l'ensemble de votre budget. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.*)

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

M. Jean Colin. Je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur une question qui concerne le secteur de l'aviation civile : le bruit des avions. C'est un problème auquel vous devez être sensibilisé puisque, avant d'être ministre, vous représentiez une circonscription qui est située, comme bien d'autres, au voisinage, combien pénible, de l'aéroport d'Orly.

Comme vous le savez donc, les communes riveraines, agacées par ces nuisances et par le manque d'attention dont elles ont été l'objet de la part des pouvoirs publics et des autorités de l'aéroport de Paris ont intenté, depuis 1967, c'est-à-dire depuis quinze ans, procès sur procès. Toutes les procédures ont été utilisées. Nous avons même été amenés, toutes tendances confondues, aussi bien celle que je représente que celle à laquelle appartient M. le ministre, à plaider, chose extrême-

ment rarissime, devant le tribunal des conflits pour faire reconnaître que notre cause était juste, que nous avions droit, eu égard au préjudice subi, à des réparations devant les tribunaux civils.

Nous en sommes maintenant au stade des expertises. La procédure peut durer encore un certain nombre d'années. Les communes concernées, qui sont, d'ailleurs, de tous les horizons politiques, comme leurs populations éprouvent un certain agacement et un mécontentement qui n'est pas discutable. La question s'enlise dans des dédales interminables de procédure. Le problème est loin d'être résolu.

Je voudrais, monsieur le ministre d'Etat, vous faire une suggestion.

Pour indemniser les riverains, une taxe a été créée voilà quelque temps. Elle est perçue sur tous les passagers à partir des aéroports d'Orly et de Charles-de-Gaulle et versée à un fonds, en vue d'indemniser les particuliers et les communes dont les bâtiments, situés près des aires d'envol des avions, doivent être insonorisés.

L'an dernier, la recette provenant de la taxe a atteint 31 millions de francs, alors que le montant de l'indemnisation des riverains ne s'est élevé qu'à 3,9 millions de francs. Ainsi une somme rondette se trouve, pour l'instant, inemployée ; elle est tombée dans l'escarcelle de l'Aéroport de Paris, puisque c'est lui qui assure la gestion de ce fonds.

Même s'il a fallu déduire les emprunts qui ont été contractés au départ auprès de la C.A.E.C.L. pour indemniser les opérations prioritaires les plus délicates et les plus importantes, les ressources de ce fonds sont intéressantes et il est fort dommage qu'elles soient en grande partie inemployées.

Puisque, d'un côté, il y a un procès interminable qui mécontente tout le monde et, d'un autre côté, un magot estimable qui ne trouve pas immédiatement emploi, ne serait-il pas possible de faire un rapprochement entre les deux afin d'indemniser les communes pour les bâtiments publics qui font l'objet des procès en cours. Tout le monde y trouverait son compte. Les riverains et les communes auraient satisfaction, au lieu de courir encore pendant des années après un procès interminable. Le ministre aurait pris une décision heureuse, puisqu'il aurait apporté une solution à un problème qui, pour l'instant, n'en a pas.

On m'objectera sans doute que les textes actuels ne le permettent pas. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de consulter le Parlement sur ce point. Je crois qu'il est possible, par la voie réglementaire, d'étendre le régime actuel d'indemnisation, afin qu'il puisse viser non seulement les zones A, c'est-à-dire les plus sinistrées, mais aussi les zones qui sont à proximité immédiate et très largement atteintes par le bruit du décollage des avions.

Telle est la proposition très simple, apparemment logique, que je vous soumetts, monsieur le ministre d'Etat. Elle permettrait, d'une part, d'utiliser des fonds inemployés et de régler, d'autre part, un problème extrêmement délicat. Ce serait une solution très heureuse à des difficultés qui remontent, maintenant, à une quinzaine d'années. J'ai l'espoir que vous voudrez bien y apporter toute votre attention et, dans la mesure du possible, y donner, sinon demain, tout au moins dans quelque temps, la solution que je vous propose.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Au terme de la discussion générale du projet de budget des transports pour 1983, je voudrais tout d'abord remercier les différents rapporteurs, dont Mme Rapuzzi, pour l'importance et la qualité du travail qu'ils ont effectués et pour les analyses et réflexions dont ils m'ont fait part et dont j'ai pris soigneusement note.

Des critiques ont été formulées. Certaines présentent de l'intérêt, car elles alimentent la réflexion et permettent éventuellement de corriger certaines insuffisances ou certaines lacunes. D'autres tiennent à des opinions politiques différentes.

Je constate qu'un grand intérêt s'est manifesté pour les propositions que je vous ai présentées. Les groupes qui représentent la majorité politique de ce pays et soutiennent le Gouvernement les ont approuvées ; je les en remercie, ainsi que des observations et des suggestions qu'ils ont formulées.

Je note que, pour une part, cette approbation est venue également des représentants de la majorité du Sénat. N'est-ce pas la confirmation de la solidité et de la validité du projet de budget des transports pour 1983 qui vous est présenté et qui s'intègre dans l'ensemble de la politique gouvernementale ?

Un grand nombre de questions m'ont été posées. J'ai relevé quelques contradictions dans les remarques qui ont été formulées.

On considère que l'Etat donne trop d'argent à la S.N.C.F. et, dans le même temps, on en réclame pour telle ou telle desserte. On s'inquiète du fait que la vérité de prix n'est pas respectée en ce qui concerne les tarifs des voyageurs à la S.N.C.F. et, dans le même temps, on demande la gratuité du transport aérien. Je ne parle pas de La Réunion, j'y reviendrai dans un instant.

Pour ne pas allonger les débats, je répondrai par écrit aux questions qui m'ont été posées sur des problèmes ponctuels.

Je m'en tiendrai aux questions qui ont été posées sur les orientations générales exprimées par ce projet de budget.

S'agissant des transports urbains, je suis très satisfait d'avoir rencontré un très large soutien de la part d'orateurs qui sont intervenus pour se féliciter de la forte priorité accordée, par-delà d'ailleurs les transports urbains, aux transports collectifs en général et de l'effort d'investissement accompli dans ce domaine.

Je remercie en particulier Mme Rapuzzi et MM. Noé et Bernard-Michel Hugo d'avoir mis l'accent sur cet aspect des choses et d'avoir manifesté leur approbation.

Une question a été posée en ce qui concerne l'effort fait dans ce domaine en faveur de l'Ile-de-France et de la province.

Je rappelle qu'en matière d'investissement, il s'est produit un très net rééquilibrage et l'on s'en est félicité.

En ce qui concerne le fonctionnement, il faut dire que nous sommes en présence d'une situation particulière. Il est difficile de ne pas admettre que la région parisienne, par ses caractéristiques, par ses dimensions, par le fait qu'il s'agit d'une région capitale, pose des problèmes spécifiques et qu'il est du devoir de l'Etat de les affronter, pour rendre acceptables les conditions de transports urbains.

Je souligne toutefois que nous avons pour objectif d'établir un système de transport sur des bases qui soient saines et équilibrées. C'est dans cet esprit qu'a été instituée la prise en charge partielle par les employeurs des titres de déplacement domicile-travail. C'est également dans cet esprit que nous avons entrepris — et nous y travaillons activement, sérieusement, en concertation avec les intéressés — la réforme des transports parisiens, qui a été repoussée d'année en année, pour les raisons que l'on connaît, et qui, je le pense, entrera en vigueur en même temps que la décentralisation dans son ensemble.

La province n'a pas été oubliée. Parmi les décisions que nous avons prises, figure l'abaissement du seuil des versements de transport pour les communes de 100 000 à 30 000 habitants. En outre, une plus grande facilité est donnée aux organismes gestionnaires pour utiliser l'argent dont ils disposent.

S'agissant de l'extension à la province de mécanismes analogues à celui de la carte orange, nous procédons avec prudence parce que les situations sont différentes d'une agglomération à l'autre. Il faut procéder à des études sérieuses. De toute façon, il n'appartient pas à l'Etat de décider à la place d'organismes gestionnaires disposant d'une autonomie que nous respectons. Nous sommes prêts à apporter notre contribution pour que les choses progressent, mais dans la mesure où une décision sera prise par les collectivités intéressées.

J'observe encore que le projet de budget porte une attention particulière au soutien des initiatives des organismes gestionnaires des systèmes de transports urbains ou interurbains par les moyens supplémentaires consacrés aux contrats de développement qui sont susceptibles de recevoir l'aide de l'Etat. Les crédits affectés à ce poste sont en augmentation de 240 p. 100. Certes, ils portent sur des sommes limitées puisqu'il s'agit de passer de 18 millions de francs à plus de 60 millions de francs de crédits, mais cela va tout de même donner à l'Etat la possibilité de répondre aux demandes qui émanent des collectivités locales ou des organismes gestionnaires et, par voie de conséquence, de soutenir le développement des transports collectifs.

La politique qui est faite va donc bien, vous le voyez, dans le sens des préoccupations qui ont été émises par votre assemblée à cet égard.

J'en viens au problème de la sécurité dans le métro, qui a été évoqué tout à l'heure. Nous ne sommes pas restés insensibles à cette question puisque différentes dispositions ont déjà été prises : les effectifs de la surveillance générale de la R.A.T.P., qui étaient de 159 personnes au 1^{er} janvier 1981, ont en effet été augmentés de 72 unités, ce qui est relativement important.

Les effectifs des services de sécurité proprement dits ont augmenté de 10 p. 100. Des postes d'agents civils ont été créés pour lutter contre les vols à la tire. Parallèlement, des moyens techniques ont été mis en place — ils sont désormais totalement opérationnels — afin de déclencher des systèmes d'alerte immédiate et de permettre des interventions rapides.

Afin d'installer une structure d'accueil du public, des agents ont été mis en place sur une vingtaine de quais du métro, après avoir suivi une formation spéciale. Cette présence humaine concernera trente-cinq quais à la fin de l'année, ce qui est également un élément important.

Naturellement, nous avons conscience du fait que tout cela n'est pas encore suffisant pour faire face à un problème qui, il est vrai, est à la fois préoccupant et extrêmement complexe. Des moyens nouveaux sont en cours d'étude entre la R.A.T.P. et le secrétariat d'Etat à la sécurité, avec, naturellement, la contribution de mon ministère. Mon collègue M. Joseph Franceschi sera certainement en mesure de faire connaître assez rapidement les nouvelles décisions qui seront prises.

Enfin, j'ai relevé une observation touchant à l'insuffisance de la desserte d'Orly-rail et de Roissy-rail. Bien qu'elle ne représente qu'un aspect particulier de ce problème, je la relève car elle est significative de l'incohérence de la politique précédente. Orly est plus ancien, certes, mais Roissy II est presque neuf et présente des équipements de très grande qualité, tout à fait intéressants et montrant une image remarquable des possibilités de la technique française et des capacités d'équipement de notre pays. Seulement voilà : pour y accéder, on a bien prévu une voie ferrée, mais malheureusement elle n'arrive pas jusqu'à l'aérogare elle-même. Il y a rupture de charge, ce qui, évidemment, met en cause très lourdement l'efficacité de ce système.

Il y a là une illustration d'une politique qui n'a pas pris en compte de manière sérieuse la complémentarité nécessaire entre les différents modes de transport et le souci d'obtenir un meilleur service, en particulier en valorisant les liaisons ferrées vers les équipements, qu'il s'agisse d'équipements aériens ou d'autres formes d'équipements qui drainent une clientèle nombreuse.

Il s'agit là, c'est évident, d'une des questions sur lesquelles nous avons à travailler en vue de corriger les défauts et les incohérences du système et d'obtenir une plus grande efficacité.

En ce qui concerne les transports scolaires, je tiens à rassurer M. Berrier. Nous avons en effet répondu à un souci général en reportant les transferts de compétences en ce domaine au moment où seront réalisés en même temps les transferts de ressources, afin d'éviter que ne se créent des situations un peu difficiles.

Il est bien évident que, jusque-là, c'est l'Etat qui demeure responsable. Cela n'empêche pas que nous nous efforcions de développer une politique qui lie mieux transports scolaires et transports de voyageurs réguliers et qui, là aussi, recherche une meilleure efficacité du système. En tout état de cause, les choses seront réglées, en principe, au 1^{er} janvier 1984 d'une manière cohérente.

J'en viens à la S.N.C.F. Les observations ont essentiellement porté sur la situation financière de l'entreprise et je comprends tout à fait les préoccupations qui ont été émises par différents rapporteurs ou par les orateurs qui se sont succédé à cette tribune.

Je veux dire, à ce propos, que je n'ai pas pu écouter sans une certaine indignation M. Le Breton expliquer que, sous l'ancien gouvernement, la S.N.C.F. était en voie d'assainissement et que nous étions en train de la plonger dans le marasme. J'ai le sentiment que M. Le Breton manie l'humour noir. Comme on dit chez moi, il vaut mieux entendre cela que d'être sourd !

Il est bien évident que la situation que nous connaissons aujourd'hui résulte de causes antérieures qui relèvent avant tout de la politique qui a été faite en matière de financement : pas de dotation en capital pour la S.N.C.F. qui a conservé, depuis 1937 jusqu'à 1981, un capital ridiculement bas par rapport à ses activités ; pas de moyens d'autofinancement ; un effort d'investissement considérable réalisé sur emprunt dans les conditions que l'on connaît ; un système de tarification qui, brandissant la vérité des coûts dans un domaine, ne la pratiquait pas dans d'autres, en particulier dans certains secteurs du transport marchandises où l'on travaillait à perte ; régression du service public, des dessertes ou des emplois avec des effets négatifs sur la qualité et l'importance des trafics.

Voilà, brièvement évoqués, quelques éléments qui expliquent que nous en soyons là où nous en sommes et que nous ayons un effort considérable à faire, c'est vrai, pour améliorer la situation de cette entreprise.

S'agissant des dotations, on entend toujours la même rengaine sur les quantités excessives d'argent que l'Etat donnerait à la S.N.C.F. Il convient, je crois, de voir les choses avec un peu plus de sérieux. Permettez-moi de souligner qu'en 1981 — ce sont les derniers chiffres dont je dispose — les dotations

publiques à la S.N.C.F. ont été de l'ordre de 11 milliards de francs, abstraction faite des crédits concernant les retraites, qui, en fait, sont extérieurs à la gestion même de l'entreprise.

Si l'on ajoute à ces 11 milliards les dotations publiques allouées aux transports collectifs en général — R.A.T.P., S.N.C.F. et d'autres — on aboutit au chiffre de 23 milliards de francs.

Si, dans le même temps, on tient compte des dotations publiques — aussi bien celles de l'Etat que celles des collectivités locales sous différentes formes — consacrées à la route, on arrive alors au chiffre de 36 milliards de francs. L'effort consenti en faveur du rail ou du transport collectif en général n'est donc nullement disproportionné ; il reste même en deçà de l'effort qui est fait en faveur de l'équipement routier. Je ne dis pas que ce n'est pas normal et je ne porte aucun jugement de valeur, j'indique seulement la réalité des chiffres. Alors, messieurs, s'il vous plaît, pas de campagnes trop faciles et qui ne sont pas fondées !

La commission des finances de votre assemblée a souhaité que soient définies des bases plus saines pour l'activité de l'entreprise nationale et je souscris tout à fait à cet objectif. Nous allons nous y efforcer à partir des orientations qui sont définies dans le projet de loi d'orientation des transports intérieurs dont vous aurez bientôt à discuter.

Il s'agit de procéder à l'assainissement progressif de l'entreprise et à la résorption de son passif, comme nous avons commencé à le faire. Il s'agit également de prendre en compte l'apport de la S.N.C.F. à l'équipement ferré du pays, à la réalisation et à la gestion des infrastructures, ainsi que les différents investissements qui sont réalisés.

Enfin, il s'agit de considérer son rôle économique sous ses différents aspects ainsi que son rôle social et, naturellement, de faire en sorte que l'effort de l'Etat corresponde à tout cet apport de l'entreprise nationale à la nation. Dans beaucoup de cas, plutôt que de parler de déficit avec une présentation un peu faussée de la réalité, mieux vaudrait parler de contributions justes et normales, à partir du moment où les bases sont bien définies, de la collectivité publique à une entreprise assumant les obligations extrêmement lourdes que l'on connaît.

Tout cela n'empêche pas, naturellement, que nous entendions veiller à ce que ces règles, qui sont à définir entre l'Etat et la S.N.C.F., contribuent au dynamisme propre de l'entreprise, à sa capacité d'initiative commerciale, à l'effort de croissance de trafic et de productivité qui est à accomplir.

Nous sommes en train de discuter des modalités de cette action, modalités qui se trouveront inscrites dans le cahier des charges et, au-delà, dans le contrat de plan que nous mettrons au point entre l'Etat et l'entreprise.

En ce qui concerne le T.G.V. « Atlantique », nous allons mettre au point son financement, compte tenu de toutes ces données que je viens de rappeler.

Il n'est pas exact de dire que sa rentabilité prévue n'est pas bonne. En réalité, elle est légèrement inférieure à celle du T.G.V. Sud-Est mais reste cependant très largement au-dessus de tout ce que nous connaissons en matière d'équipements publics. Sa rentabilité financière interne est de 12 p. 100 alors que le seuil habituellement défini, vous le savez, est de 9 p. 100. On peut donc considérer qu'il s'agit là d'un investissement tout à fait rentable.

Naturellement, des concertations auront lieu pour régler les problèmes qui se poseront en matière de tracés ou de respect de l'environnement, ou encore du point de vue de la desserte de la banlieue sud de la région parisienne avec la possibilité de cette gare de Massy-Palaiseau qui peut être, en effet, une réalisation intéressante.

Je tiens à dire que ce développement du T.G.V. ne met pas en cause, comme on l'a craint, l'existence d'Air Inter. Les conclusions que l'on peut déjà tirer de l'expérience du T.G.V. Sud-Est montrent que les gains de trafic s'effectuent pour 50 p. 100 sur la route, pour 30 p. 100 sur l'avion, le reste provenant de trafics nouveaux.

En outre, ces gains ne mettent pas dangereusement en cause la vie et l'équilibre de l'entreprise Air Inter — même s'il est vrai, naturellement, qu'il y a une certaine perte de trafic — parce que les clientèles ne sont pas, sauf sur une certaine plage, exactement les mêmes. Par conséquent, nous pouvons conduire de manière coordonnée le développement de ces différents modes.

J'ajoute, pour répondre à une question, qu'il ne s'agit pas de privilégier le développement du T.G.V. au détriment des autres dessertes ferrées. Nous avons le souci, là aussi, d'une politique qui soit cohérente et j'ai déjà eu l'occasion de dire qu'il ne fallait pas que le T.G.V. soit une étoile filante dans

un désert ferroviaire. Il n'a de valeur que s'il s'insère dans un tissu ferroviaire qui soit bien organisé, bien adapté, et que si les régions qui ne bénéficient pas de ce T.G.V. poursuivent l'effort de modernisation, d'électrification, d'équipement qui est engagé et qu'il convient d'accélérer.

C'est pourquoi le Gouvernement veillera — des décisions nouvelles seront sans doute prises prochainement en ce sens — à ce que, avec le T.G.V., soit poursuivi activement l'effort d'amélioration des dessertes nationales classiques, des dessertes régionales, enfin de ce que l'on appelle les petites lignes, pour lesquelles nous avons déjà commencé à prendre des initiatives positives.

Au sujet des routes et des autoroutes, j'ai entendu des appréciations qui ne sont pas exactement conformes aux réalités. Je sais bien qu'il y a, ici ou là, une certaine propension à se poser en champion de la route et du transport routier. J'ai déjà eu l'occasion de dire que personne n'avait de monopole en ce domaine et que la politique du Gouvernement visait à valoriser les atouts de chaque mode de transport, sans discrimination aucune entre eux.

Je remercie M. Caillavet d'avoir souligné que les crédits routiers, même si certains souhaitent qu'ils soient plus importants — je fais évidemment partie de ceux-là — étaient tout de même en augmentation sensible si on les considère dans leur ensemble, suffisants en tout cas pour permettre un soutien effectif de l'activité des travaux publics et de l'emploi et pour faire face raisonnablement aux besoins.

On m'a demandé quand serait mise en œuvre la réforme autoroutière. Je peux vous dire que des dispositions essentielles figureront dans le projet de collectif budgétaire de 1982. C'est dire que vous allez en parler très rapidement.

Il s'agit de mettre en place l'organisme qui sera chargé de la péréquation entre les différentes sociétés, ce qui va permettre d'abaisser certains tarifs de péage trop élevés, d'obtenir une situation plus juste.

Dans le même temps, la maîtrise publique des sociétés privées est engagée par voie de négociations et, par conséquent, on peut dire que l'année 1983 verra la mise en place complète du nouveau système de gestion.

A ce propos, je veux, une fois de plus, relever l'humour facile d'un des orateurs, qui m'a demandé à quand la gratuité. Il s'agit d'un orateur de la majorité du Sénat, bien évidemment !

A cela je répondrai que, si nous n'avions pas assisté, dans le passé, aux pratiques scandaleuses que l'on connaît, nous ne nous heurterions pas à un problème aussi difficile. Pratiques scandaleuses consistant, pour l'Etat, à accorder à des concessionnaires privés des possibilités, des droits dans des conditions tout à fait douteuses, non conformes à l'intérêt public et qui ont fait l'objet, à plusieurs reprises, de critiques de la Cour des comptes, par exemple. Pratiques scandaleuses consistant pour les concessions privées, si elles réalisaient des bénéfices, à distribuer de l'argent aux actionnaires, ce qui s'est passé au début, mais, si elles se trouvaient en difficulté, à voir leur déficit pris en charge par l'Etat ! Il y a eu là des contrats léonins, mais, curieusement, le lion n'était pas du côté où on pouvait le croire. Il était du côté des concessionnaires privés et non du côté de l'Etat.

Ainsi, aujourd'hui, nous avons à supporter des charges extrêmement lourdes. Nous devons dépenser des centaines de millions de francs pour compenser les déficits de ces concessions privées, ce qui diminue d'autant l'investissement, et nous devons gérer une charge d'emprunt qui, là aussi, est extrêmement lourde étant donné les conditions dans lesquelles elle est née.

Ainsi, bien évidemment, la gratuité immédiate n'est pas possible. Mais nous avons dit et je répète que nous maintenons cet objectif à terme, c'est-à-dire que nous allons, grâce au nouveau système qui va être mis en place, modifier la gestion de telle sorte que l'on puisse obtenir progressivement un allègement relatif des péages et, au fur et à mesure du remboursement des emprunts, tendre vers l'objectif qui est le nôtre. Nous sommes, là aussi, des gens sérieux et cohérents et nous définissons des solutions qui répondent à nos objectifs fondamentaux, mais également aux réalités telles qu'elles se présentent et que nous a léguées la gestion précédente.

Différents orateurs — je m'en félicite — ont insisté sur l'effort qui est accompli en matière de sécurité et sur le souci de procéder aux aménagements au meilleur coût.

J'ajoute que nous avons également le souci d'agir, en matière routière, dans la concertation. Dans la mesure où l'on ne peut pas tout faire à la fois, nous entendons demander aux élus départementaux et régionaux quelles sont pour eux les priorités, dans quel domaine et sur quel projet, en fonction des moyens dont on dispose et que l'Etat est prêt à engager, on peut et on doit travailler.

Je le précise parce que j'ai entendu parler une nouvelle fois de la A 64 qui doit desservir, dans le Sud-Ouest, le Pays basque et les Landes. S'il y a éventuellement retard dans la réalisation, la responsabilité n'en incombe nullement à l'Etat, mais simplement au fait que sur place on n'est pas encore tout à fait arrivé à se mettre d'accord sur le tracé ni sur les conditions de réalisation. Ce n'est pas de Paris, du bureau de mon ministère que j'en déciderai. Je demande aux élus, sur place, de se mettre d'accord sur ce qui correspond le mieux aux besoins de la région. J'ai demandé un arbitrage. Il a eu lieu. J'ai déjà dit et je répète que je m'en tiendrai à cet arbitrage, étant entendu que ce que peut et doit faire l'Etat a été clairement défini. C'est de cette façon, à mon avis, qu'il faut gérer les choses.

S'agissant des grands programmes — plan routier breton, plans Massif central et grand Sud-Ouest — je ne vais pas revenir sur les détails, mais je les tiens évidemment à la disposition de ceux qui souhaitent obtenir encore des précisions. Cependant, je tiens à répéter que les engagements pris par l'Etat, par le Gouvernement seront tenus, aujourd'hui et dans les années qui viennent ; il ne peut y avoir aucun doute à cet égard.

S'agissant des voies navigables, j'ai entendu prononcer le mot « d'attentisme ».

M. Jacques Eberhard. C'est vrai.

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. Vous voyez que j'écoute attentivement. (Sourires.)

Si augmenter le budget des voies navigables de 40 p. 100 en deux ans, c'est de l'attentisme, le diminuer, comme on l'a fait dans les années précédentes, qu'est-ce que c'est ? C'est de la « chute libre ». Sur ce point, vraiment la critique n'est pas sérieuse !

En vérité, la politique des gouvernements précédents avait tout simplement condamné à mort la batellerie et celle-ci s'acheminait pas à pas, si je peux dire s'agissant de péniches (Sourires.) vers sa disparition.

D'ailleurs, les représentants de la profession, lorsque je les ai reçus, ont commencé par me poser une question : « Pour vous, avons-nous un avenir ? »

J'ai répondu par l'affirmative à cette question, tout en soulignant immédiatement avec honnêteté que, naturellement, construire cet avenir supposait un effort considérable dans tous les domaines. Mais cet effort considérable est en même temps justifié ; en effet, dans un pays comme le nôtre et compte tenu de l'équipement dont nous disposons encore à la fois en matière d'infrastructures et de bateaux, tout montre que le transport par voie fluviale dispose également d'atouts qui lui sont propres et qu'il doit donc jouer un rôle dans la satisfaction non seulement des différents besoins de l'économie, mais aussi d'autres besoins. Ainsi, en matière de tourisme et s'agissant de certains secteurs, il existe une place pour la navigation fluviale. Il faut simplement, mais avec tout ce que cela suppose, créer les conditions pour que l'on puisse travailler normalement dans ce secteur.

Cet effort passe par la modernisation de la profession elle-même et par une meilleure organisation ; c'est ce que nous avons commencé à faire avec le plan de crise qui a été défini en concertation étroite avec la profession elle-même. Ce plan suppose des modifications de structures et, à cet effet, différentes dispositions, qui sont attendues par la profession, figurent dans le projet de loi d'orientation des transports. Par ailleurs, ce plan nécessite un développement, une amélioration, un entretien ou un maintien des infrastructures fluviales. De ce point de vue — je l'ai dit tout à l'heure — nous avons relancé l'effort en matière d'entretien et de réparations.

A ce propos, l'un des rapporteurs, M. Caillavet, s'est inquiété de la situation en matière d'entretien des berges des voies navigables. Les crédits inscrits dans le projet de budget représentent la part des subventions que l'Etat accorde à ce titre aux collectivités sur les travaux de défense des berges, dont la compétence relève des collectivités locales.

Dans le cadre de la création de la dotation globale d'équipement, ces crédits y seront progressivement intégrés : dès 1983, 20 p. 100, soit 1 200 000 francs, viendront la majorer. Je comprends le souci qui anime votre rapporteur face à leur modicité, mais ceux-ci sont partie intégrante d'une politique globale d'entretien de nos canaux, pour laquelle le Gouvernement a consenti un effort important depuis deux ans.

Ainsi les crédits d'entretien ont progressé de 39 p. 100 en deux ans et de 11,6 p. 100 cette année. De même, les crédits de grosses réparations intégrés dans le budget d'équipement passeront de 40 millions de francs en 1982 à 50 millions en 1983, ce qui représente une progression de 25 p. 100 sur une seule année.

Des moyens nouveaux sont donc là dégagés et d'autres moyens doivent également l'être pour un certain nombre d'opérations, de réalisations nouvelles.

Enfin, s'agissant des grandes opérations — Rhin—Rhône, Seine—Nord, Seine—Est — nous avons considéré que, plutôt que de faire des phrases, des déclarations faciles, mais accompagnées d'aucune définition concrète des moyens, il valait mieux se livrer à une étude attentive, mesurer l'ampleur de ce qui est à faire, la rentabilité, définir les priorités dans un cadre qui soit général, intermodal en même temps et à partir de cette définition, à laquelle travaille la commission Grégoire, comme vous le savez, intégrer les choix dans le IX^e Plan lui-même. Je peux vous assurer que tout ce travail sera effectué à temps pour tenir dans ce cadre.

J'ai déjà eu l'occasion de le dire, une réflexion est en cours pour étudier la possibilité d'insérer, dans la deuxième tranche du fonds de grands travaux, un certain montant de crédits en faveur des voies navigables. Cela ne résoudra pas tout, mais montrera que le Gouvernement a adopté une politique et qu'il entend s'y tenir.

Enfin, reste le transport aérien. J'y réponds, à la fin, mais sans jugement de valeur sur l'importance de la question.

On a constaté la situation de crise du transport aérien, à l'échelle internationale. Evidemment, c'est une situation dont nous supportons la conséquence, comme tous les pays. Nous pouvons dire, me semble-t-il, que nous faisons face à ces difficultés plutôt mieux que les autres.

S'agissant de la situation d'Air France, notre compagnie nationale, s'il faut naturellement être attentif au déficit présent et veiller à une gestion sérieuse et rigoureuse, il faut en même temps constater que ses difficultés sont plutôt moins grandes que celles de la plupart des autres grandes compagnies internationales et donc se réjouir du dynamisme et de l'efficacité de cette entreprise.

On peut naturellement, en même temps, féliciter la compagnie Air Inter des bons résultats qu'elle obtient dans la plupart des domaines.

Dans cette situation, vous avez pu observer que, là aussi, la volonté du Gouvernement est d'avoir une attitude offensive, une attitude de préparation des conditions de nouveaux progrès non seulement pour le transport aérien mais aussi pour notre aéronautique elle-même.

On a parlé, dans cet hémicycle, de l'A-320. J'ai déjà eu l'occasion, dans mon discours introductif, de souligner la volonté du Gouvernement de tout faire pour créer les conditions de son lancement définitif dans la période qui vient. Certes, des problèmes sont à résoudre. On a parlé par exemple, au cours de la discussion générale, d'un moteur français ou d'un moteur européen. Cependant, il faut savoir, qu'un éventuel moteur français est une vue de l'esprit. En tout cas, pour pouvoir lancer un tel avion dans des délais praticables, raisonnables, notre industrie n'est plus en mesure, aujourd'hui, de produire les parties les plus complexes — que l'on appelle les parties chaudes — de moteurs de ce type, de cette dimension.

Il est bien évident que l'on peut et que l'on doit le regretter. Le Gouvernement de ce pays ne peut que le constater. Pis, j'ai eu l'occasion de le regretter dans certaines réunions internationales. Si, au cours des années écoulées, on a beaucoup parlé de l'Europe, et sur tous les tons, dans certains cas, on aurait mieux fait de la faire et sur des terrains concrets, par exemple en construisant un moteur européen pour un avion de cette dimension.

M. Georges Berchet, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. On ne l'a pas fait. Si nous voulons sortir un avion du type de l'A-320 pour l'année 1987 ou le début de 1988, nous ne sommes pas en situation de disposer d'un moteur strictement européen.

Voilà la réalité ; il fallait le dire, en particulier pour ceux qui n'hésitent pas à se poser un peu en donneurs de leçons alors qu'ils portent évidemment une responsabilité directe dans cette situation.

Tous ces problèmes peuvent être surmontés et nous travaillons à les surmonter, ce qui m'a permis de dire, dans mon discours introductif que, s'agissant du moteur, une proposition précise est maintenant au point qui va être présentée par Airbus aux compagnies susceptibles de passer des commandes. C'est dire que nous avançons.

Il ne faut pas parler de relancer le Mercure ; je ne veux pas m'étendre sur le sujet. Je dis simplement que c'est totalement illusoire. Ce n'est pas une solution praticable ; elle coûterait beaucoup trop cher pour produire un avion démodé dès le départ.

Donc, la solution, la bonne solution, c'est l'A-320. Il faut tout faire pour résoudre les problèmes qui se posent. Nous nous employons à créer les conditions de son lancement.

Je veux dire à M. Méric qui s'est inquiété de notre indépendance technologique et a évoqué la possibilité d'utiliser certains crédits, à cet effet, que c'est bien dans ce sens que nous réfléchissons, que nous prenons des initiatives pour donner à nos entreprises de construction de moteurs les moyens d'entreprendre des études ou certains travaux pour rattraper progressivement les retards pris en matière de maîtrise des technologies les plus avancées. Si une possibilité de dégager des crédits supplémentaires est offerte, croyez bien que le ministre des transports que je suis ne manquera pas de la saisir. En tout cas nous travaillons bien en ce sens, je peux vous l'assurer.

Dans cette situation marquée à la fois par la crise du transport aérien et par l'effort à faire pour tenir notre place, j'invite les parlementaires que vous êtes, soucieux de l'intérêt national, à prendre garde à toutes les informations orientées, manipulées et qui ne sont destinées qu'à la défense de certains intérêts bien précis et à mettre en cause les efforts que font les pays européens et que fait en particulier Airbus. Les fausses nouvelles de toutes sortes fleurissent. On en a parlé un peu ici, on les a évoquées et nous opposerons autant de démentis qu'il sera nécessaire à ces rumeurs mal intentionnées. Mais je souhaite que l'on aide le Gouvernement à mener cette bataille pour la défense de nos intérêts fondamentaux.

Je voudrais encore, s'agissant du transport aérien lui-même et des questions posées à propos de la Réunion, faire une déclaration très précise. Je constate qu'une campagne se développe ces jours-ci autour des prétendus malheurs d'une compagnie aérienne et d'une association qui seraient empêchées d'offrir des liaisons Bruxelles—La Réunion à des prix extraordinaires, tout cela pour préserver, dit-on, les intérêts égoïstes d'Air France.

Je dis qu'il n'y a derrière une telle démarche qui se couvre abusivement du drapeau de la défense du consommateur qu'illusion et duperie. Voilà des années qu'est partie des Etats Unis une offensive visant à la déréglementation du transport aérien, c'est-à-dire à la liberté pour n'importe qui de faire n'importe quoi. L'objectif est de permettre à quelques hommes d'affaires de se jeter sur des dessertes particulièrement rentables pour faire de bonnes opérations. Certes, ils offrent à cette occasion des prix plus bas, mais avec une qualité de service très inférieure et surtout sans assumer aucune des obligations du service public ayant trait à la garantie d'une desserte régulière, confortable, suffisante pour répondre aux services de tous les usagers, et capable d'offrir des avantages sociaux bien adaptés.

Ce service public, ce sont les grandes compagnies qui l'assument et si on les prive des liaisons les plus rentables ou d'une partie de celles-ci, on aggrave leurs difficultés, on creuse les déficits. Ce que quelques usagers gagnent à un bout, tous les contribuables en supportent finalement les conséquences à l'autre bout.

Au reste, les résultats de cette politique sont maintenant connus : ce sont les déficits vertigineux des grandes compagnies américaines et autres, les faillites en chaîne, y compris celles des « père Noël » du voyage, comme Laker.

Je le dis clairement et nettement : la France n'adoptera en aucun cas cette politique de faillite.

Pour faire face aux problèmes réels qui se posent, le Gouvernement a défini une politique sérieuse et constructive qu'il a commencé à mettre en œuvre.

Cette politique considère qu'Air France joue un rôle fondamental dans la présence du pavillon français sur les lignes internationales. Elle appelle notre compagnie nationale à développer avec dynamisme ses services, à offrir les meilleurs prix possibles — c'est vrai que nous entendons faire que tout ce qu'il est possible de faire — et nous nous attachons à ce que les responsabilités qui reviennent à l'Etat dans cet effort soient assumées.

Dans le même temps, nous considérons qu'il y a place pour d'autres compagnies qui peuvent, si elles s'en montrent capables, développer leurs activités. L'expérience montre qu'à cet égard l'efficacité s'obtient par la recherche d'une meilleure complémentarité des activités des uns et des autres.

C'est en particulier dans cet esprit qu'un effort est engagé pour obtenir un développement du « charter » français qui a vu sa part décroître au fil des années en l'absence de toute politique cohérente. Ainsi, un accord intéressant vient d'être signé entre Air France et Euralair. D'autres initiatives sont possibles. Le Gouvernement est prêt à les favoriser, à faciliter ainsi l'activité de petites compagnies privées, dès lors que les propositions faites sont sérieuses et véritablement conformes aux intérêts des usagers.

S'agissant de la desserte de la Réunion et, plus généralement des départements d'outre-mer, des solutions peuvent être trouvées en ce sens. Je rappelle, à ce propos, que le Gouvernement met en place un système destiné à offrir des tarifs tout à fait avantageux aux travailleurs des départements d'outre-mer les plus démunis.

Nous sommes donc ouverts à toute proposition sérieuse permettant d'apporter, de manière effective et durable, à l'ensemble des usagers, tous les avantages qu'il est possible de leur donner.

J'ajoute que le Gouvernement est soucieux de faire en sorte que les tarifs des liaisons avec les départements d'outre-mer soient le plus limités possible.

C'est ainsi que nous avons limité à 8 p. 100 l'augmentation de ces tarifs pour cette année, en précisant que la réalité des coûts nous aurait conduits à une augmentation de 17 p. 100. Nous en sommes restés à une augmentation de 8 p. 100, ce qui, naturellement, induit une charge pour l'Etat. Je peux vous indiquer qu'elle est de 128 millions de francs, qui seront inscrits au collectif de fin d'année 1982.

Pour ce qui est de la Réunion, cette prise en charge du manque à gagner résultant de la limitation de l'augmentation se monte à 67 millions de francs, ce qui, je crois, n'est pas négligeable et montre que le Gouvernement est tout à fait conscient des problèmes qui se posent et est soucieux d'apporter toutes les solutions possibles, étant entendu — je tiens tout de même à le dire — que les problèmes de nos départements d'outre-mer ne tiennent pas seulement, et je serais même tenté de dire pas essentiellement, à la question des tarifs des transports de liaison avec la métropole. Mais nous n'oublions pas, je le répète, l'attention qu'il faut porter à cette question.

J'indique que c'est également dans cet esprit que nous avons commencé à travailler à résoudre les problèmes du transport aérien régional intérieur.

Rien ne nous détournera de cette politique sérieuse et cohérente, la première qui ait été mise en œuvre dans ce domaine depuis bien longtemps. Rien ne nous en détournera, et surtout pas les pressions inadmissibles de marchands d'illusions qui font miroiter aux clients éventuels des avantages mirifiques et qui, quelque temps après, se tournent vers l'Etat pour tendre la sébille, chantage au licenciement à la clef, parce que leur affaire est à la dérive, comme c'était prévisible dès le départ. Quand ce ne sont pas les clients eux-mêmes qui appellent la France au secours parce qu'ils ont été abandonnés à l'autre bout du monde, comme cela s'est produit l'an passé aux Antilles. Je tiens d'ailleurs à alerter les usagers sur ce risque. L'effort qui a été fait pour les passagers Bruxelles—la Réunion ne peut pas être sans cesse renouvelé dans ces conditions.

En bref, le changement du 10 mai n'a jamais visé à satisfaire quelques intérêts privés à courte vue ; il a visé à répondre à l'intérêt général, à améliorer le service public grâce à l'activité de toutes les entreprises, je le répète, publiques et privées. Notre politique du transport aérien continuera à se développer en ce sens, en concertation avec les intéressés, en particulier les élus et les représentants des usagers et de l'économie locale des départements d'outre-mer. Une concertation a déjà été entreprise sur ces questions ; nous entendons bien la poursuivre de manière intensive.

A propos de la navigation aérienne, et s'agissant du droit de grève pour lequel nous entendons, en effet, recréer une situation normale, les inquiétudes exprimées à cette tribune sont sans fondement. On a voulu supprimer le droit de grève des contrôleurs aériens ; en fait, on a brandi un sabre en carton et l'on n'a rien résolu du tout. On n'a pas supprimé la grève, je dirai même que, dans certains cas, on l'a un peu favorisée. J'estime, et le Gouvernement avec moi, que mieux vaut traiter les choses, là aussi, tranquillement, sérieusement.

Les contrôleurs aériens doivent être considérés comme des citoyens à part entière disposant des libertés fondamentales garanties par la Constitution. Je répondrai à l'orateur qui m'a interrogé de la concertation qui était envisagée à la suite du travail de préparation nécessaire va s'engager très rapidement. Les représentants de la profession peuvent donc être rassurés sur ce point comme sur d'autres où il y a des problèmes à traiter. Mieux vaut donc considérer les contrôleurs aériens comme des citoyens à part entière, étant entendu naturellement que, dans la mesure où ils exercent leur activité dans un secteur bien particulier qui comporte des impératifs touchant à la sécurité du pays, aux liaisons minimales nécessaires entre les différentes régions, à la nécessité de remplir certaines obligations internationales, il y a lieu d'établir — je ne l'ai jamais caché, nous allons discuter sur ces bases — un service minimum bien défini qui permette de répondre à ces différentes exigences.

Nous veillerons à ce que ce service minimum soit bien déterminé. Ainsi, les craintes qui s'expriment à l'égard de la sécurité du pays ou d'autres aspects sont absolument sans fondement.

Enfin, s'agissant du bruit provoqué par les avions, j'ai bien entendu les observations de M. le sénateur Colin. Je connais très bien ce problème. En ce qui concerne plus particulièrement l'aéroport d'Orly, j'ai toujours eu — et le Gouvernement avec moi — le double souci de veiller à l'activité de ce complexe et à l'emploi, qui intéresse non seulement le pays, mais aussi la région concernée, tout en étant attentif aux problèmes posés aux riverains, notamment en matière de bruit.

Il n'y a pas de solution simple, facile. Pourquoi ne pas déménager l'aéroport, comme le proposait un élu qui faisait preuve d'une totale inconscience ou d'une volonté délibérée de provocation ? Il est bien évident que ce n'est pas de cette façon que l'on peut traiter ces problèmes. Tout en maintenant l'activité et l'emploi, il existe des moyens de réduire le bruit. Ils sont divers. Nous en avons déjà parlé et nous en reparlerons. Le Gouvernement est tout à fait déterminé à ce qu'ils soient progressivement mis en œuvre.

Je prends note de la proposition qui est faite et je l'ajoute à d'autres propositions existantes dont la mise en place peut en effet permettre d'améliorer les conditions de remboursement et de dédommagement des riverains qui subissent des nuisances. Nous sommes saisis d'un projet et je pense qu'il conviendra de le mener à bien.

Mesdames, messieurs les sénateurs, je vous prie de m'excuser de la durée de ces réponses, mais mon souci d'être attentif à ce qui a été dit et de répondre aux questions posées a été plus fort que celui d'en finir rapidement, et je crois que c'est bien ce que vous attendiez de moi.

En conclusion, je ne peux que vous répéter ce que je disais dès l'ouverture de ce débat : le budget qui vous est proposé est, à mon avis, un budget sérieux et cohérent qui marque bien de façon volontaire, en même temps qu'un souci de rigueur et d'économie des moyens, les priorités qui ont été définies par le Gouvernement en matière de politique de transports. Ces priorités prennent en compte les besoins de ce pays et les réalités auxquelles il faut faire face et s'efforcent de définir, en regard de ces besoins et de ces réalités, des moyens et des solutions nouvelles qui passent, en particulier, par des réformes que nous sommes en train de conduire dans les différents domaines, là aussi dans la concertation, avec sérieux, mais en même temps avec tout le dynamisme nécessaire.

Voilà, à mon avis, autant de bonnes raisons — je dirai même d'excellentes raisons — pour approuver ce projet de budget. *(Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)*

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des transports et figurant aux états B et C ainsi que les articles 49, 67 et 67 bis du projet de loi.

ETAT B

M. le président. « Titre III : plus 312 660 632 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre III.

(Ces crédits sont adoptés.)

M. le président. « Titre IV : plus 2 799 542 344 francs. »

Par amendement n° 133, M. Croze proposait de réduire les crédits de ce titre de 1 000 000 de francs. Mais il vient de me faire savoir qu'il le retirait.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits du titre IV.

(Ces crédits sont adoptés.)

ETAT C

M. le président. « Titre V : Autorisations de programme, 11 134 254 000 francs ;

« Crédits de paiement, 6 404 000 000 de francs. »

Par amendement n° 119, MM. Blin et Pintat, au nom de la commission des finances, proposent de réduire les autorisations de programme de 30 000 000 de francs et les crédits de paiement de 27 000 000 de francs.

La parole est à M. Pintat.

M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial. Monsieur le président, monsieur le ministre d'Etat, mes chers collègues, cet amendement est le prolongement de l'intervention que j'ai faite, au nom de la commission des finances, au cours de la discussion

budgétaire. Nous voulons attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de mettre en route un programme de moteurs pour les parties chaudes et haute température. Je sais que nous partons pour une épreuve de grand fond puisque j'ai dit que nous avions huit ans de retard dans ce domaine sur les Américains. Il est donc urgent de démarrer puisque nous partons de loin.

La procédure budgétaire ne nous donne pas un grand choix pour introduire ce débat sans tomber sous les foudres d'un certain nombre d'articles de la Constitution. Après avoir réfléchi, j'ai donc proposé, au nom de la commission des finances, qui l'a fait sien, cet amendement.

En supprimant les crédits inscrits au chapitre 53-22, la commission manifeste une double préoccupation. La première est formelle. Il ne lui paraît pas souhaitable d'encourager, dans la présentation du budget, l'inscription de crédits sans affectation précise. C'est une tentation à la suppression en fin d'exercice qu'il n'est pas nécessaire d'ajouter à d'autres tentations.

La deuxième préoccupation est fondamentale. Le chapitre budgétaire « Programmes aéronautiques civils » ne comporte pas de façon apparente une inscription budgétaire manifestant une intention affirmée d'engager immédiatement des recherches sur les parties « haute pression et haute température » des moteurs civils et de procéder à des développements particuliers pour la motorisation de certains hélicoptères.

Or le développement de ces programmes pourrait accroître l'indépendance technologique de la construction aéronautique française dans les années à venir. En effet, la S.N.E.C.M.A. n'est pas en mesure actuellement de disposer des ressources technologiques et financières nécessaires au développement de ces recherches dans le domaine des parties « haute pression et haute température » des moteurs civils d'avion.

J'ai d'ailleurs évoqué plus longuement ce matin les problèmes similaires qui se posent pour la motorisation de nos hélicoptères.

C'est pourquoi, aujourd'hui, s'il apparaissait que les intérêts de certaines formes de coopération, notamment avec Général Electric, ne sont plus aussi évidents qu'ils l'étaient il y a quelques années, il faut se donner les moyens d'assurer la crédibilité française et rechercher de nouvelles formes de coopération.

C'est pour manifester cette volonté, dans le respect des règles qui s'imposent à l'initiative parlementaire, pour éviter certain « couperet » que la commission propose au Sénat d'adopter cet amendement. Si cet amendement est voté et si le Gouvernement partage les préoccupations de la commission des finances, il pourra alors traduire cette préoccupation par une initiative appropriée, c'est-à-dire la création d'un article budgétaire spécifique. Mais ce n'est plus là le rôle de la commission des finances.

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

M. Charles Fiterman, ministre d'Etat. J'ai déjà eu l'occasion de dire, voilà un instant, que je comprenais tout à fait la nécessité d'entreprendre des études pour rattraper certains retards technologiques de notre industrie de construction de gros moteurs civils d'avion et de moteurs d'hélicoptères. C'est bien le souci du Gouvernement — je peux en assurer votre assemblée — que de faire en sorte que les entreprises concernées progressent en ce sens. Mais si nous sommes animés de ce souci, nous n'avons pas, pour l'instant, terminé la réflexion avec lesdites entreprises sur les directions précises que ces études doivent prendre et, par conséquent, sur la manière dont les crédits doivent être affectés. C'est précisément la raison pour laquelle le budget est présenté de cette manière, que vous pouvez juger un peu floue, mais il nous faut encore quelque peu travailler pour pouvoir définir de façon très concrète les affectations nécessaires.

Par conséquent, comprenant et prenant en compte la préoccupation qui a inspiré cet amendement, je souhaiterais néanmoins que votre assemblée veuille bien ne pas l'adopter, afin de ne pas anticiper sur des solutions que nous avons le souci d'élaborer de façon précise et bien adaptée en concertation avec les entreprises elles-mêmes, et dont nous vous donnerons connaissance dès que cela sera possible.

M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial. Je demande la parole.

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

M. Jean-François Pintat, rapporteur spécial. Monsieur le président, je prends note des déclarations de M. le ministre et j'espère que nous nous retrouverons, l'année prochaine, pour poursuivre cette discussion.

Néanmoins, j'ai été mandaté par la commission des finances pour défendre cet amendement ; aussi, je n'ai pas le pouvoir de le retirer. Je m'en remets donc à la sagesse du Sénat.

M. le président. Etant saisi d'une demande de scrutin public sur les autorisations de programme, je vais devoir procéder par division et consulter d'abord le Sénat sur la première partie de l'amendement n° 119 de la commission des finances proposant de les réduire de 30 millions de francs.

M. André Méric. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. André Méric. Monsieur le président, mes chers collègues, c'est avec beaucoup d'attention que j'ai lu l'objet de l'amendement et je suis quelque peu étonné du motif invoqué pour le présenter.

On reproche notamment l'absence d'« une inscription budgétaire manifestant une intention affirmée d'engager des recherches sur les parties haute pression des moteurs civils... ». Ce n'est pas un argument parce que n'importe qui pourrait affirmer que, dans ce budget, on ne trouve pas suffisamment de crédits pour le développement, par exemple, des structures en matériaux composites ou bien pour la mise au point de contrôles automatiques généralisés des avions. On trouvera toujours un élément pour justifier une réduction de crédits.

De la part de la commission des finances du Sénat, c'est un argument peu valable, d'autant que ce n'est pas en supprimant des crédits que nous favoriserons la complète indépendance technologique de la construction aéronautique française.

C'est pourquoi le groupe socialiste votera contre l'amendement.

M. Adolphe Chauvin. Je demande la parole.

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

M. Adolphe Chauvin. Monsieur le ministre, vous seriez surpris et — pour reprendre un terme que vous paraissez affectionner — scandalisé si l'opposition à laquelle j'appartiens votait votre budget.

Vous avez appartenu à l'opposition et vous avez alors critiqué la politique du Gouvernement. Aujourd'hui même, vous n'avez pas manqué de critiquer celle de vos prédécesseurs.

M. André Méric. A juste titre !

M. Adolphe Chauvin. Vous me permettrez d'ailleurs de vous dire que je ne suis pas sûr, au moment où l'on parle de décentralisation, que le T.G.V. soit la meilleure formule pour la favoriser. En effet, quand on pourra se rendre plus rapidement de Paris à Bordeaux, je ne suis pas certain que les villes intermédiaires, qui ont fait de gros efforts d'équipement et qui souhaitent aussi des implantations industrielles, y trouvent leur compte.

Que l'on ait réalisé le T.G.V. c'était une bonne chose, ne serait-ce que pour permettre à l'industrie française de s'affirmer. Je constate avec plaisir aujourd'hui que certains pays regardent vers la France et peut-être y a-t-il là, pour nous, des possibilités d'exportation.

J'ai noté, monsieur le ministre — alors, peut-être, parviendrons-nous à nous retrouver l'année prochaine — que vous aviez fait une singulière évolution. En effet, vous avez reproché à la majorité ancienne d'avoir beaucoup parlé de l'Europe et de ne point l'avoir faite. Je constate que le ministre des transports, M. Fiterman, ne nous parle plus le même langage que le député M. Fiterman. Pour ma part, je m'en réjouis, car je crois effectivement que c'est par le moyen d'accords européens que nous parviendrons à tenir tête aux très grandes puissances, en particulier aux Etats-Unis. Il m'a semblé comprendre que vous appeliez de vos vœux la construction d'un moteur européen qui pourrait concurrencer ceux auxquels on est obligé aujourd'hui d'avoir recours.

Alors, monsieur le ministre d'Etat, nous ne disons pas que votre budget est totalement mauvais, car un budget a toujours un aspect technique et il est vrai que nous souscrivons à certaines des mesures qu'il comporte. Mais le vote d'un budget est un acte politique, et vous savez très bien que nous sommes en désaccord avec votre politique, comme vous l'étiez hier avec celle que vous continuez à dénoncer. Nous sommes de ceux qui pensent que l'héritage que nous avons laissé n'était pas si mauvais — d'ailleurs, vous savez bien vous en servir.

C'est la raison pour laquelle nous voterons contre le titre V qui vous donne les moyens de cette politique. (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P.*)

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

Je mets aux voix la première partie de l'amendement n° 119, tendant à réduire de 30 millions de francs les autorisations de programmes du titre V; partie repoussée par le Gouvernement et pour laquelle la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.
(Ce texte n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V. Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'U. C. D. P.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 52 :

Nombre des votants.....	300
Nombre des suffrages exprimés.....	297
Majorité absolue des suffrages exprimés	149

Pour l'adoption.....	105
Contre	192

Le Sénat n'a pas adopté.

Nous passons maintenant aux crédits de paiement du titre V. La commission des finances m'a fait savoir qu'elle retirait la seconde partie de son amendement n° 119.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe de l'U. C. D. P.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 53 :

Nombre des votants.....	302
Nombre des suffrages exprimés.....	299
Majorité absolue des suffrages exprimés	150

Pour l'adoption	105
Contre	194

Le Sénat n'a pas adopté.

En conséquence, les crédits de paiement inscrits au titre V sont repoussés.

« Titre VI : autorisations de programme : 1 089 442 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix ces crédits.

(Ces crédits ne sont pas adoptés.)

M. le président. « Crédits de paiement : 297 514 000 francs. »

Je les mets aux voix.

(Ces crédits ne sont pas adoptés.)

Article 49.

M. le président. « Art. 49. — Les parts respectives de l'Etat et de la région d'Ile-de-France dans la réalisation de travaux d'intérêt général concernant la région d'Ile-de-France, dans les conditions prévues par l'article 37 de la loi n° 64-707 du 10 juillet 1964 et compte tenu de l'article 35 de la loi n° 76-394 du 6 mai 1976, sont fixées pour 1983 aux montants suivants en autorisations de programme :

« Infrastructure de transports en commun :
« Etat : 257,60 millions de francs ;
« Région d'Ile-de-France : 601,10 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 49.

(L'article 49 n'est pas adopté.)

Article 67.

M. le président. « Art. 67. — Les dispositions de l'article 1^{er} de la loi n° 77-1410 du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région d'Ile-de-France sont prorogées jusqu'au 31 décembre 1983. »

Je mets aux voix cet article.

(L'article 67 n'est pas adopté.)

Article 67 bis.

M. le président. « Art. 67 bis. — I. — L'établissement public à caractère administratif dénommé service national des examens du permis de conduire, créé par l'article 89 de la loi de finances pour 1968 (n° 67-1114 du 21 décembre 1967), est supprimé à une date et dans des conditions qui seront fixées par décret.

« II. — Les modalités selon lesquelles, jusqu'à ce que la suppression de l'établissement devienne effective, ses attributions seront transférées à l'Etat et ses agents mis à la disposition de l'Etat seront fixées par décret. »

Je mets aux voix cet article.

(L'article 67 bis n'est pas adopté.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des dispositions concernant le ministère des transports.

Anciens combattants.

M. le président. Le Sénat va examiner les dispositions du projet de loi concernant le ministère des anciens combattants.

Il y a lieu cependant de suspendre notre séance pendant quelques instants pour attendre l'arrivée de M. le ministre.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures trente-cinq, est reprise à dix-huit heures.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, avant que ne s'ouvre ce débat sur le budget des anciens combattants, je souhaiterais, au nom de la commission des affaires sociales, rendre hommage à la mémoire de notre regretté collègue et ami René Touzet. (M. le ministre, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.)

Nul n'ignore ici la part très active qu'il a toujours prise à la défense des droits et des intérêts du monde combattant. Le jour même de sa disparition, il intervenait encore à ce sujet en commission.

Je me devais d'apporter ici, au nom de mes collègues, ce témoignage et cet hommage à sa mémoire.

M. le président. Monsieur le rapporteur, permettez-moi d'associer à votre hommage l'ensemble du Sénat qui a partagé la même émotion lorsqu'il a appris la disparition de notre collègue M. Touzet.

La parole est à M. le ministre.

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout d'abord saluer à mon tour, si vous le permettez, la mémoire de votre collègue M. Touzet, sénateur de l'Indre, président du groupe de la gauche démocratique, qui est brusquement décédé le jeudi 18 novembre. Je veux ainsi rendre hommage au dévouement que ce parlementaire a toujours manifesté au monde combattant.

Mieux que moi-même, vous tous connaissiez les qualités de cœur de votre collègue et la sympathie rayonnante qu'il inspirait. Qu'il me soit permis de rappeler que ses mérites ont été reconnus de tous.

Le monde combattant savait que l'on pouvait compter sur lui et, à ce titre, il était le conseiller parlementaire des anciens combattants, des prisonniers de guerre et de l'Union française des associations de combattants et de victimes de guerre — l'U.F.A.C. Membre de la commission tripartite, il avait non seulement participé à ses débats, mais il avait tout fait pour qu'à défaut d'une unanimité, impossible à l'époque, le point de vue des parlementaires et des associations concorde.

C'est une noble et belle figure du monde combattant et de votre assemblée qui a disparu. C'est pourquoi, en préambule, j'ai tenu à lui rendre hommage et à renouveler à sa famille, à ses proches et à tous ses amis mes condoléances émues et l'expression de ma sympathie attristée.

Mesdames, messieurs les sénateurs, c'est avec un grand plaisir que je me retrouve ce soir, une nouvelle fois, devant votre assemblée. Je n'oublie pas, en effet, que, grâce à nos actions conjointes, le 8 mai a pu être rétabli jour férié et que les conditions d'attribution de la carte du combattant aux anciens combattants d'Afrique du Nord ont été rendues plus justes.

Aujourd'hui, c'est mon projet de budget que je viens vous soumettre. Après avoir lu avec une grande attention les rapports de vos commissions, j'avais en mémoire vos propos des années précédentes.

Vous avez toujours été unanimes à exiger de l'action de mon département ministériel qu'elle soit avant tout axée sur la solidarité active et la reconnaissance de la nation à l'égard de ceux qui étaient en première ligne pour la défendre.

Je n'oublie pas qu'à l'occasion de la discussion budgétaire des années 1979, 1980 et 1981, vous vous étiez bien sûr inquiétés des mesures prises en faveur du rattrapage du retard des pensions militaires d'invalidité par rapport aux traitements de la fonction publique. J'aurai l'occasion de reparler de ce problème, mais vous êtes allés au-delà et je vous en félicite.

Ainsi, votre rapporteur de la commission des finances, M. Tomasini, exigeait-il ces dernières années que ce que l'on appelle les emplois réservés fassent l'objet d'un aménagement; il demandait encore qu'il y ait déconcentration d'attribution des cartes de combattant volontaire de la Résistance — C. V. R. — comme il entendait voir le Gouvernement signer un accord avec la République fédérale d'Allemagne pour régler le problème de l'indemnisation des « malgré-nous ».

Toujours dans la même démarche, le sénateur M. Méric, votre précédent rapporteur de la commission des affaires sociales, regrettait que persiste la menace d'un transfert de compétences en ce qui concerne l'appareillage et que si peu d'anciens combattants d'Afrique du Nord se voient attribuer la carte du combattant.

J'arrêterai là l'énumération des mesures que vous exigiez d'un ministère digne de ce nom. Tous ces problèmes, je puis vous annoncer qu'en dix-huit mois, soit ils ont été résolus, soit ils sont en bonne voie de l'être. Ainsi, le problème de l'insertion des handicapés dans les emplois réservés, qui se heurtait à de nombreuses difficultés, trouvera sa solution très prochainement.

Vous savez que la situation actuelle en la matière est caractérisée par une insuffisance globale des emplois mis par les différentes administrations à la disposition des handicapés et par une inadéquation qualitative de l'offre à la demande d'emploi. J'ai été amené, en accord avec les différentes administrations intéressées, à présenter un certain nombre de projets de texte susceptibles de remédier à cette situation.

Deux projets de loi seront très prochainement soumis à cet effet au conseil des ministres. Ils permettront de réduire à deux mois maximum le temps imparti à chaque administration pour nommer les personnes qui ont réussi l'examen d'aptitude professionnelle et qui sont inscrites sur une liste de classement.

Par ailleurs, un second projet de loi fixera un taux minimum d'emploi de travailleurs handicapés parmi les agents civils de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent.

De plus, les handicapés bénéficieront, dans chaque département, d'une priorité de nomination dans les emplois des services de l'Etat à l'intérieur des mouvements généraux de mutations à raison d'un pourcentage annuel de 10 p. 100 des postes mis en compétition.

Pour ce qui concerne l'exigence d'une déconcentration de la procédure d'attribution de la carte C. V. R., je peux vous annoncer qu'un arrêté interministériel devrait intervenir d'ici à la fin de cette année, qui permettra la délivrance à l'échelon départemental, en cas d'unanimité, des cartes C. V. R.

Parallèlement, une nouvelle définition a été donnée à la valeur de l'attestation de durée des services de Résistance délivrée par les services de l'office national des anciens combattants concomitamment à la délivrance des cartes C. V. R.

Dorénavant, les services de Résistance figurant sur cette attestation ouvriront droit à leur prise en compte dans tous les régimes de retraite pour leur durée effective.

C'est ainsi que les fonctionnaires pourront bénéficier de cette prise en compte qui leur était précédemment refusée.

Le décret qui a reçu l'approbation des ministères concernés va être publié incessamment.

Pour ce qui relève de l'accord franco-allemand, je rappelle que la République fédérale d'Allemagne s'est engagée à verser une contribution financière s'élevant à 250 millions de deutsche

Mark à une fondation dénommée « Entente franco-allemande » en vue de dédommager les incorporés de force alsaciens et mosellans dans l'armée allemande et leurs ayants cause.

Je répèterai ce que j'ai dit à l'Assemblée nationale, à savoir que tout est prêt du côté français et que, mon collègue des relations extérieures et moi-même, nous faisons en sorte que le Bundestag entérine cet accord et inscrive la somme convenue au budget de la République fédérale d'Allemagne.

L'appareillage était encore l'une de vos préoccupations.

Je voudrais dissiper les craintes de conflit entre les ministères concernés.

L'expérience et la compétence des services de mon département ont été reconnues. Comme le souhaitaient tous les mutilés de guerre et les mutilés du travail, ses attributions lui restent acquises.

Cependant, notre action s'inscrira désormais dans une véritable politique globale interministérielle en liaison constante avec toutes les parties prenantes.

Ainsi, j'entends que le ministère des anciens combattants assure à ceux que la naissance, la guerre ou l'accident contraignent à y avoir recours, la qualité et la rapidité des fournitures d'appareillage.

A ce titre, je soulignerai encore que l'action menée pour moderniser et équiper les centres et sous-centres d'appareillage se poursuivra en 1983 et que le centre d'étude et de recherche, lieu privilégié de conception et de perfectionnement des appareils, recevra une impulsion nouvelle.

Permettez-moi de revenir encore une fois sur la proposition de loi relative à la modification des conditions d'attribution de la carte du combattant aux anciens d'Afrique du Nord.

Comme vous le savez, j'ai tenu à ce que cette proposition présentée par votre commission tout entière et adoptée par vous à l'unanimité fasse l'objet d'une inscription, à l'ordre du jour de la session extraordinaire d'automne de l'Assemblée nationale où elle fut votée encore à l'unanimité, le 23 septembre dernier.

Une injustice datant de quinze ans fut ainsi réparée par nos actions conjointes.

Mais ce que je viens d'énoncer ne fut pas vos seules préoccupations.

Les questions liées à ce qui est appelé le « contentieux des anciens combattants », je le sais, firent, en effet, l'objet d'après discussions entre les précédents gouvernements et votre Haute Assemblée.

Aussi, pour ma part, je vous dois la plus grande clarté et la plus grande franchise en la matière.

Comme vous le savez, dès mon installation à la tête du ministère des anciens combattants, j'ai tenu à créer un cadre de concertation spécifique au contentieux qui s'était cristallisé dans les années 1970.

Ce cadre est constitué par la commission prébudgétaire où sont réunies les deux principales confédérations des anciens combattants — l'U. F. A. C. l'Union française des associations de combattants et de victimes de guerre et de l'U. N. C., l'union nationale des combattants — associées au président de la commission des affaires sociales du Sénat, mon ami, M. Schwint, au rapporteur spécial du budget des anciens combattants à l'Assemblée nationale et enfin à un représentant du ministère du budget.

Cette commission a fixé comme priorité absolue la poursuite du rattrapage du rapport constant, le reste du contentieux devant donner lieu à l'élaboration d'un calendrier.

Je peux vous dire qu'en ce qui concerne le problème du rattrapage, en dix-huit mois, la moitié du chemin à parcourir a été effectué compte tenu de l'amendement que j'ai déposé à l'Assemblée nationale et qui a été adopté à l'unanimité.

Avant d'entrer dans le détail, permettez-moi de vous demander quel est le gouvernement qui a fait autant depuis très longtemps.

M. Noël Berrier. Très bien !

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Si je me réfère à vos propos, c'est-à-dire à ceux que vous teniez dans les années 1970 et en l'année 1980, il me semble que l'action menée en la matière est exemplaire.

Les conclusions de la commission tripartite avaient, à la suite d'un compromis, évalué le taux de rattrapage à 14,26 p. 100. Au départ, l'indice de référence était de 170 net, correspondant à l'indice majoré de 201. Si le rattrapage avait été effectué immédiatement, l'indice net aurait été porté à 202 — indice majoré 230 — ce qui reste l'objectif à atteindre.

Comme vous le savez, diverses mesures ont été prises qui ont contribué à majorer le montant des pensions.

Ces mesures sont de deux ordres : ce sont d'abord des mesures expresses de rattrapage, tel que le 5 p. 100 au 1^{er} juillet 1981 et le 1,40 p. 100 que le Gouvernement a pu accorder à compter du 1^{er} janvier 1983, qui augmentent l'indice de référence ; c'est ensuite l'application aux pensions militaires d'invalidité de l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale à compter du 1^{er} janvier 1982, qui augmente de deux points l'indice net, lequel passe de 179 à 181, et l'indice majoré qui passe de 211 à 213.

Pour ce qui concerne la question de l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale, j'affirme qu'il s'agit bien, en l'espèce, d'une mesure de rattrapage.

En effet, si les 14,26 p. 100 avaient été appliqués immédiatement, les pensions militaires d'invalidité, qui auraient atteint d'emblée les indices 202 net et 230 majoré, n'auraient pas bénéficié de cette intégration réservée aux plus petites catégories.

En conséquence, nous pouvons dire qu'en dix-huit mois l'indice de référence est passé de 170 à 186. La moitié du chemin a donc été effectivement parcourue puisque l'objectif final est l'indice 202.

Vous comprendrez l'effort financier qu'a constitué cette moitié de parcours. Pour vous en donner la mesure exacte, je vais vous fournir le chiffre comparé du montant des mesures nouvelles pour les années 1981 et 1982 par rapport à celui des années 1979 et 1980. Le total, pour ces dernières, s'élève à 2 527 millions de francs alors que, pour les années 1981 et 1982, il s'élève à 4 432 millions de francs, ce qui constitue une augmentation supérieure à 75 p. 100.

En outre, et pour affirmer, si besoin était, la démarche de solidarité du Gouvernement à l'égard des anciens combattants, ceux-ci bénéficieront des mesures consécutives au déblocage des salaires dès le 1^{er} décembre 1982.

J'avais affirmé devant la commission des affaires sociales de votre Haute Assemblée que le budget de mon département ministériel n'était pas un budget de mépris à l'égard du monde combattant et qu'il n'était pas non plus un budget de pénurie.

Les chiffres que je viens de vous indiquer comme les actions qui ont été énumérées soulignent bien la volonté qui est la mienne de reconnaître les mérites particuliers de nos ressortissants.

C'est pourquoi le chiffre d'augmentation de 6 p. 100 qui ressort du budget initialement proposé ne reflète pas la réalité des efforts consentis.

En effet, il faut ajouter à ces 6 p. 100, et selon les estimations données par les associations, 3,7 p. 100 correspondant aux disparitions des parties prenantes, 1,40 p. 100 au titre de la nouvelle mesure de rattrapage que j'ai annoncée, ce qui conduit à une augmentation réelle supérieure à 11 p. 100.

J'ajouterai que, outre le rattrapage du rapport constant, la création d'une allocation spéciale en faveur des veuves des aveugles de la Résistance, la subvention au « livre parlé des aveugles » et, bien entendu, l'application du rapport constant en tant que telle entraînent une dotation de près de 900 millions de francs.

Si les rapports nouveaux, basés sur la confiance, la franchise et la volonté de dialogue, qui ont pu être établis entre nos ressortissants et mon département ministériel se fondent sur la prise en compte et la réalisation des justes revendications du monde ancien combattant, ils sont avant tout le fruit d'une concertation systématique que j'ai entreprise sur toutes les questions qui m'apparaissent devoir être étudiées avec les parties intéressées.

La confiance, je l'ai. La preuve m'en a été apportée au cours des grands congrès de fédérations auxquels j'ai participé.

Ma volonté de dialogue se résume à deux chiffres : j'ai reçu, en dix-huit mois, plus de deux cents présidents d'associations nationales et j'ai tenu plus de vingt réunions de concertation.

La franchise, c'est de convenir avec les parties consultées que tous les problèmes ne peuvent être résolus en une seule fois et de constater objectivement les divergences qui peuvent apparaître.

Ainsi, à l'occasion de trois réunions de concertation, portant respectivement sur les problèmes relatifs à la commémoration des victimes de la guerre d'Algérie, à l'appellation des personnes requises pour le service du travail obligatoire et aux prisonniers de guerre internés au camp de Rawa-Ruska, j'ai rendu compte à M. le président de la République des divergences qui s'étaient manifestées. C'est à lui, bien entendu, de prendre les décisions définitives qui s'imposent.

Mais d'autres divergences d'appréciation traversent votre Haute Assemblée.

Si votre commission des finances s'en remet à votre sagesse pour apprécier le projet de budget des anciens combattants, la commission des affaires sociales, pour sa part, rejette ce même budget.

Je vous avoue mon étonnement devant cette divergence. Il me semble, en bonne logique, que si l'effort budgétaire, et donc de solidarité à l'égard de nos ressortissants, avait été défaillant votre commission des finances n'aurait pas manqué de le souligner par un vote négatif.

C'est pourquoi je m'autorise à penser que mon budget ne comporte pas de vices rédhibitoires. C'est ainsi que si nous continuons l'analyse point par point, tant au plan des services qu'au niveau des moyens financiers dont nous disposons pour l'année prochaine, nous constaterions que la rigueur budgétaire signifie cohérence et volonté de ne pas pénaliser les anciens combattants dans une situation de crise économique internationale.

Vous savez que cent emplois ont été supprimés. Cependant, cette suppression n'entraîne pas de licenciements et n'affecte que les services extérieurs de mon département ministériel, c'est-à-dire que ni l'O. N. A. C. — office national des anciens combattants — ni l'I. N. I. — institution nationale des invalides — ni mon administration centrale ne sont touchés. Cette mesure a été prise en tenant compte de la diminution, qui n'est pas niable, du nombre des dossiers de pension traités au niveau interdépartemental.

Ainsi, le service rendu à nos ressortissants ne risque pas d'être amoindri.

Ce qui eût été incohérent, c'eût été de pénaliser l'action sociale de l'O.N.A.C., d'arrêter l'œuvre de modernisation de l'I.N.I. et de ne pas permettre à la commission d'information historique pour la paix d'accroître ses missions.

Je constate que l'office national reçoit une subvention augmentée de 1,8 million de francs et que l'action entreprise au niveau des sections d'aide aux personnes âgées des maisons de retraite sera maintenue. Il en sera de même pour l'aide ménagère, qui est un moyen de maintenir les personnes âgées à domicile.

La dernière tranche de travaux de rénovation de l'institution nationale des invalides est actuellement en cours.

Pour ce qui concerne la commission d'information historique pour la paix, en 1983, quatre opérations pilotes sont prévues : dans l'Ain, pour le quarantième anniversaire du défilé des maquisards à Oyonnax, le 11 novembre 1943 ; en Corse, pour le quarantième anniversaire de la libération de l'île ; dans le Morvan, pour la création d'un musée de la Résistance dans le parc naturel régional ; enfin, à Metz, pour le quarantième anniversaire de la mort tragique de Jean Moulin.

Pour donner toute l'assise nécessaire à la mission de cette commission, je ferai en sorte qu'elle s'intègre plus encore dans l'organigramme administratif du ministère des anciens combattants.

Enfin, la décentralisation de la commission se traduira par l'installation des commissions départementales, qui sera achevée à la fin de l'année 1983.

L'informatique appliquée au contrôle des soins médicaux gratuits et à la comptabilité de l'appareillage permettant la simplification et la rationalisation des procédures sera introduite dans d'autres services extérieurs, le site expérimental implanté à Bordeaux ayant donné toute satisfaction.

Toutes ces mesures, vous l'admettez, tendent à permettre aux ressortissants de bénéficier de services à la hauteur des besoins qu'exige leur situation spécifique.

A travers les audiences que j'accorde, je peux chaque jour constater la satisfaction que le monde ancien combattant manifeste aujourd'hui par rapport à la situation qui lui était faite il y a quelques années.

Je m'attache à renforcer cette évolution. Ainsi, je n'ai pas manqué, en matière d'expertises médicales, de rappeler les textes de base dont la pratique avait dévié et j'ai donné toutes instructions pour que disparaisse l'optique selon laquelle le demandeur d'une aggravation ou d'une révision de pension devait être considéré comme suspect de vouloir obtenir plus que son dû.

M. Robert Schwint. Très bien !

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. C'est dans la même direction, et dans l'intérêt des pensionnés que je me suis appliqué à éviter les conflits et les contradictions entre

le service des pensions des anciens combattants et le service chargé de réviser les pensions du ministère du budget. Ces contradictions, si elles existent, seront réglées dorénavant par une concertation entre les services concernés.

Tout au long de cet exposé, que j'ai voulu aussi exhaustif que possible, j'ai tenu à répondre point par point aux exigences et aux critiques que vous aviez formulées durant ces dernières années. J'estime avoir démontré que vos desiderata ont reçu ou recevront des réponses favorables.

C'est pourquoi je crois pouvoir, en conscience, vous demander d'adopter le budget des anciens combattants pour 1983. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

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

M. René Tomasini, rapporteur spécial de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes collègues, le budget du ministère des anciens combattants constitue chaque année un des points forts de la discussion de la loi des finances ; en effet, outre qu'il revêt de l'importance par les sommes qu'il engage et par le nombre des Français qu'il concerne, ses aspects moraux et historiques sont particulièrement sensibles à nos compatriotes.

Si le collectif de 1981 et le budget de 1982 se caractérisaient par quelques innovations qui avaient reçu une traduction financière positive, le projet de budget pour 1983 marque une stagnation. Telle qu'elle se présente dans les documents budgétaires remis par le Gouvernement, la dépense de l'exercice 1983 s'élèvera, pour le ministère, à 24,5 milliards de francs, soit une progression de 6,5 p. 100 par rapport aux crédits votés pour 1982, ce qui marque une régression en francs constants, si l'on tient compte de la hausse des prix estimée, dans le rapport économique et financier, à 8,3 p. 100 de 1982 à 1983.

Les protestations vigoureuses et justifiées des associations d'anciens combattants, déçues de ne pas voir figurer dans le projet de loi de finances initial de rattrapage au titre du rapport constant — protestations qui ont été efficacement reprises par les parlementaires, tous groupes politiques confondus — vous ont contraint, monsieur le ministre, à accorder une tranche, certes très suffisante, de 1,40 p. 100 sur les 9,26 p. 100 qui sont en litige. La mesure se traduit par une dépense supplémentaire de 295 millions de francs.

Votre commission des finances, mes chers collègues, a examiné les éléments de ce budget en deux séances. A l'issue de la première, nous n'avons émis aucun avis définitif compte tenu de la déception provoquée par le contenu du document soumis par le ministre à notre examen.

Cet examen a été effectué à travers trois rubriques : les moyens des services et interventions publiques, représentant 876 780 000 francs ; l'action médicale et sociale, pour 2 371 400 000 francs ; les pensions de guerre et d'invalidité, chiffrées à elles seules à 21 254 600 000 francs.

Bien qu'il soit dans la mission de votre commission des finances de s'exprimer par de nombreux chiffres, je m'efforcerai, dans ma brève présentation, de les limiter, en vous priant de bien vouloir vous reporter à mon rapport écrit.

Alors que nous allons aborder la destination principale de ce ministère, à savoir l'action sociale et le domaine des pensions, vous observerez, mes chers collègues, comme l'a fait votre commission des finances, que les frais de fonctionnement du service public dont vous avez la charge, monsieur le ministre, chiffrés à 207,8 millions de francs, n'augmentent pour cet exercice que de 5,64 p. 100 par rapport à 1982.

Cette augmentation correspond pour l'essentiel aux ajustements nécessaires pour tenir compte des mesures de revalorisation des rémunérations publiques ainsi qu'à l'adoption de quelques mesures nouvelles liées à une modification de l'activité ou de l'organisation des services.

Les mesures nouvelles s'établissent à 5,9 millions de francs. Un redéploiement a été opéré entre, d'une part, l'institution nationale des invalides et, d'autre part, l'administration centrale et les services extérieurs.

Au total, les suppressions d'emploi excèdent les créations de cent unités.

Ces suppressions concernent l'administration centrale pour huit emplois et les services extérieurs pour cent emplois.

Toutefois, en ce qui concerne l'institution nationale des invalides, il convient de se féliciter de la poursuite de la politique d'aide décidée en 1976. Cette institution pourra

désormais fonctionner dans un cadre plus humain et tout à fait confortable. Elle bénéficie de huit emplois supplémentaires. Huit suppressions d'emploi dans l'administration centrale, cent dans les services extérieurs, huit créations pour l'I. N. I., nous arrivons bien au total de cent suppressions que j'indiquais tout à l'heure.

Quant aux crédits d'informatique, ils sont malheureusement insuffisants. Les équipements nécessaires pour 1983 seront acquis sur les crédits de report de 1982, aucune dotation nouvelle n'ayant été inscrite au budget pour 1983 pour l'informatisation des services extérieurs.

Pour ce qui est de l'aide de l'Etat à l'office national des anciens combattants et victimes de guerre, elle s'élève à 167 millions de francs et progresse de 7,32 p. 100.

Vous avez poursuivi, monsieur le ministre, en ce qui concerne l'action sociale, l'effort entrepris par vos prédécesseurs.

Les crédits demandés au titre des dépenses médicales augmentent de 14 p. 100 par rapport à 1982.

Concernant l'action en faveur de l'appareillage et de la rééducation, nous constatons une diminution des crédits de 500 000 francs par rapport à 1982.

Si la participation du département à l'élaboration du « livre parlé des aveugles » est une réponse positive à un vœu exprimé par les catégories intéressées, il est regrettable toutefois que le financement de cette opération ait été gagé par une réduction, à due concurrence, des dotations pour l'appareillage des mutilés.

Nous avons également noté avec satisfaction, monsieur le ministre, l'action en faveur de la rééducation professionnelle qui confirme vos engagements pris l'an passé.

Après avoir souligné les principaux aspects de votre action pour l'année 1983, je suis tenu malheureusement d'évoquer à présent les situations préoccupantes que nous dénoncions l'année dernière et auxquelles nous nous trouvons, aujourd'hui, de nouveau confrontés.

C'est ainsi qu'un problème qui nous tient particulièrement à cœur, celui des emplois réservés, est toujours en suspens.

Alors que vous affirmez, à juste raison, le droit au travail, ne serait-il pas nécessaire que vous l'appliquiez, du moins dans le secteur qui est le vôtre ? N'est-ce pas, en effet, dans ce domaine que le droit à l'emploi devrait recevoir en priorité absolue sa traduction concrète ? Or, il semble qu'il n'en soit pas ainsi.

La file d'attente continue de s'allonger tous les ans puisque, parmi les 9 235 candidats admis à concourir, seuls 647 bénéficient d'une nomination.

Il est indispensable que, grâce à une action vigoureuse auprès des administrations, ce problème irritant trouve enfin une solution, d'autant que, depuis dix-huit mois, de nouveaux fonctionnaires ont été recrutés en très grand nombre.

Soyez assuré, monsieur le ministre, qu'il s'agit là d'un problème que nous continuerons de suivre avec une vigilance particulière durant l'année qui vient et je veux espérer que, au moment où le chômage ne cesse d'augmenter, ceux qui pour la France ont perdu le droit à une vie normale auront les moyens d'une vie décente.

J'ai noté tout à l'heure votre intention de déposer sur le bureau des assemblées deux projets de loi traitant de ce problème. Nous verrons si cet engagement est tenu.

Un second sujet d'insatisfaction, pour ne pas dire de mécontentement, concerne l'application du rapport constant qui continue d'être, quoi que vous en disiez, un sujet de litige entre les associations et les parlementaires, d'une part, le Gouvernement, d'autre part.

Après le 10 mai 1981, le Gouvernement s'était engagé à effectuer en trois ans le rattrapage de la parité perdue dont le décalage avait été estimé par la commission tripartite à 14,26 p. 100.

Il est particulièrement regrettable que les promesses ainsi faites aux plus atteints des anciens combattants semblent avoir peu de chance d'être tenues étant donné les budgets d'austérité que le Gouvernement et l'actuelle majorité parlementaire imposent aux Français.

La commission des finances considère, monsieur le ministre, que, conformément aux engagements pris lors de la campagne présidentielle, le montant du rattrapage du rapport constant demeure fixé à 14,26 p. 100 et que l'intégration dans les traitements de la fonction publique d'une partie de l'indemnité mensuelle spéciale et de l'indemnité mensuelle de résidence, à compter du 1^{er} janvier 1982, ne saurait être considérée comme faisant partie du rattrapage.

Nous sommes donc très surpris que vous estimiez, semble-t-il, le contraire. Il serait particulièrement regrettable que les errements de naguère se poursuivent aujourd'hui pour justifier les affirmations, comme celle qui consiste à dire que le rattrapage est à moitié réalisé.

Quant au calendrier fixant les autres étapes du rattrapage, nous souhaitons être fixés sur son étalement, puisqu'il apparaît que la date d'achèvement — primitivement 1984 — ne pourra être respectée.

Concernant les mesures catégorielles, aucune amélioration n'est prévue à ce titre pour l'exercice budgétaire de 1983.

La situation des veuves et des orphelins avait fait l'objet, ces dernières années, d'améliorations sensibles touchant pour les veuves tant aux pensions qui leur sont versées au titre du code des pensions civiles et militaires qu'à diverses mesures de caractère social prises en leur faveur.

Un problème, vous le savez, monsieur le ministre, reste cependant en suspens : celui du relèvement de l'indice de référence des pensions qui leur sont servies, relèvement demandé avec insistance par les diverses associations.

Les pensions de veuves au taux normal devraient être portées à 500 points. Le taux dit exceptionnel doit être égal aux quatre tiers de cette pension — indice 666,6 — et le taux de réversion aux deux tiers — indice 333,3.

L'attribution de l'indice 500 aux veuves âgées de plus de quarante ans n'a pas été assortie de la répercussion au niveau des pensions au taux exceptionnel et au taux dit de réversion.

D'autre part, 1 400 veuves perçoivent encore une pension au taux normal « minoré » ; ce sont celles qui sont âgées de moins de quarante ans.

Les associations de veuves de guerre souhaitent à juste titre, comme l'a fait votre commission des finances, que redevienne annuelle une augmentation des points de la valeur de la pension au taux normal, afin d'arriver le plus rapidement à ce que ce taux normal soit à l'indice 500.

Quant aux ascendants, dont l'effectif concerné pour 1983 est de 63 500, aucune mesure spécifique n'a été prise dans le budget pour 1983, alors que, dans les budgets précédents, leur situation, au contraire, avait été revalorisée.

Le montant de leur pension reste très faible et il est essentiel que des mesures particulières soient prises en leur faveur.

Je ne voudrais pas achever la synthèse des observations que j'ai à présenter au nom de votre commission des finances sans évoquer deux sujets importants : la reconnaissance des droits des anciens combattants d'Afrique du Nord et celle des incorporés de force dans l'armée allemande.

Concernant les anciens combattants d'Afrique du Nord, il faut souligner que c'est à l'initiative du Sénat que la reconnaissance la plus large de la qualité de combattant a pu être reconnue. Il s'agit de la loi du 4 octobre 1982. Sont concernés ceux qui ont participé à six actions de combats au moins et dont l'unité avait connu pendant leur temps de présence neuf actions de feu ou de combat.

En ce qui concerne les incorporés de force dans l'armée allemande, j'insisterai tout particulièrement, car c'est à vous, monsieur le ministre des anciens combattants, qu'il appartient de résoudre le problème.

Il nous paraît nécessaire que le Gouvernement pèse de tout son poids pour que lui soit apporté un règlement définitif, d'autant plus que, comme nous l'avons rappelé, les bases en ont été posées entre la France et la République fédérale d'Allemagne lors de la signature de l'accord franco-allemand.

Monsieur le ministre, c'est une question à laquelle il nous semble urgent que votre administration s'attache à apporter la solution que nous souhaitons tous, à savoir le versement rapide des 250 millions de deutsche Mark dus par la République fédérale d'Allemagne.

J'ai, en outre, à vous indiquer que notre commission des finances soutient le vœu émis par les associations d'anciens combattants, qui souhaitent l'assouplissement des conditions fixées par l'article L. 18 du code des pensions à l'attribution de l'allocation pour tierce personne.

Monsieur le ministre, c'est un grand honneur pour vous d'être à la tête de ce ministère qui a en charge les intérêts de ce que la France a compté de meilleur parmi ses citoyens. Mais c'est une lourde charge, car il importe de ne pas décevoir ceux qui ont le plus mérité de la nation.

Je vous le dis dans cette enceinte qui a toujours considéré que les anciens combattants devaient bénéficier d'une sorte de prérogative morale sur les autres Français. Je rappellerai que, pour

n'évoquer que le très récent passé, c'est au Sénat que l'initiative de commémorer le 8 mai par un jour férié et chômé a pris naissance.

C'est au Sénat, dois-je le rappeler également, que les anciens combattants d'Afrique du Nord, ont trouvé leur premier appui pour la reconnaissance de leurs droits.

Aussi, tout ministre d'anciens combattants peut être assuré de trouver auprès de nous le concours nécessaire pour mener les actions de ce département ministériel, mais également être les censeurs vigilants des carences et des éventuels errements de sa gestion.

Vous avez engagé, l'an passé, une action que vous considérez comme une mission historique, celle d'être le ministre de la paix en créant une « commission de l'information historique pour la paix ».

Mais il importe dans notre société, qui paraît de plus en plus attachée à la jouissance de l'instant, que la mémoire du passé faite à la fois de gloires, de deuils et de souffrances ne soit pas abolie, tant il est vrai que cette mémoire, si elle nous enseigne de combattre pour la paix nous enseigne également, pour empêcher le retour du cataclysme, à ne pas nous laisser chloroformer.

Nous n'avons pas le droit d'encourager un pacifisme de démission qui ferait de notre pays un enjeu impuissant dans un conflit déclenché par d'autres et qui conduirait une France désarmée aux abîmes.

Telles sont, mes chers collègues, les remarques qu'a suscitées à votre commission des finances le budget des anciens combattants qui nous est présenté. A la majorité, elle a décidé de s'en remettre à la sagesse du Sénat, mais elle a émis un avis favorable à l'adoption des articles 56 et 57 rattachés. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R., de l'U.R.E.I., de l'U.C.D.P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

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

M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, dans sa présentation initiale, le projet de budget du ministère des anciens combattants a enregistré une progression de 6 p. 100. Je dois toutefois préciser, ainsi que vous l'avez fait, monsieur le ministre, que ce chiffre doit être corrigé en ce qui concerne l'évolution des pensions qui constituent l'essentiel des crédits du ministère.

En effet, à cette augmentation de 6 p. 100, il convient de tenir compte dans l'évaluation des crédits budgétaires, de la disparition d'un certain nombre de pensionnés, qui entraînera une diminution effective de la dépense de 3,70 p. 100 et de l'augmentation de 1,4 p. 100 — quel que soit le sens que l'on donne à celle-ci, on y reviendra tout à l'heure — découlant de l'article 56 de la loi de finances. En somme, l'augmentation effective des pensions est de 12,1 p. 100.

Tel qu'il ressort des travaux de l'Assemblée nationale, ce projet de budget s'analyse, d'abord, comme une reconduction de la politique générale du Gouvernement. Il manifeste ensuite la volonté de celui-ci de donner la priorité à la résolution du « dossier » du rapport constant. Il ouvre enfin la voie à la détermination d'un calendrier de règlement des autres points du contentieux.

Telles sont donc les trois caractéristiques du projet, que votre rapporteur pour avis vous suggère d'examiner successivement.

En premier lieu, examinons quelques instants les crédits destinés à couvrir les moyens des services et à mener la politique d'action sociale.

En ce qui concerne les dépenses de personnels, je dois constater que cent emplois actuellement vacants, ou correspondant à de prochains départs à la retraite, sont supprimés dans les services extérieurs du ministère. A première vue, de telles suppressions ne correspondent ni à une politique active en faveur de l'emploi, ni au souci d'assurer le meilleur service possible aux ressortissants du ministère. C'est vrai. Toutefois, la réduction des effectifs ne concerne pas l'office national des anciens combattants et ses antennes départementales dont les tâches ne cesseront de s'accroître, mais seulement les services extérieurs dont, au contraire, le nombre des dossiers traités ne cesse de diminuer chaque année.

Votre rapporteur pour avis veut simplement espérer que ces suppressions d'emplois s'inscriront dans une politique de réorganisation et de rationalisation des services. Il soulignera à cet égard que 170 agents contractuels seront titularisés en 1983.

Pour ce qui est de l'informatisation du ministère, les crédits sont singulièrement réduits en 1983 et conduiront donc à étaler cette opération dans le temps.

En ce qui concerne l'institution nationale des invalides, si l'on doit se féliciter du prochain achèvement des travaux de rénovation des bâtiments, on peut regretter qu'en revanche les moyens en personnels ne soient pas renforcés.

S'agissant, enfin, de l'action sociale, alors que la prise en charge obligatoire par l'Etat des dépenses de soins des ressortissants du ministère enregistre une progression compatible avec le maintien de la couverture actuelle, la politique de maintien à domicile des personnes âgées sera poursuivie ainsi que l'effort de rénovation des centres d'appareillage. En somme, le budget pour 1983 constitue un effort modeste, évidemment, mais significatif de renforcement de l'action sociale.

J'aimerais maintenant m'attarder plus longuement sur ce qu'il est convenu d'appeler « le contentieux des anciens combattants ».

En premier lieu, l'application des conclusions de la commission tripartite se trouve à nouveau placée au centre des préoccupations du Parlement. Votre rapporteur vous propose de rappeler rapidement le contexte dans lequel se situe le projet de budget pour 1983 avant de présenter les mesures finalement adoptées par l'Assemblée nationale.

Il a fallu attendre très longtemps avant que le contentieux lié à l'application de la loi du 31 décembre 1953, qui établissait un rapport constant entre le traitement de la fonction publique correspondant à l'indice 170 et l'évolution des pensions militaires d'invalidité, soit pris en compte par les pouvoirs publics.

M. Beucler, alors secrétaire d'Etat aux anciens combattants, a en effet accepté de réunir une commission qui, comprenant des représentants du Parlement, des associations et de l'administration, était chargée de définir la portée des différends.

Finalement, après de multiples concessions, les associations ont accepté de se rallier à la position des parlementaires pour considérer que le contentieux pourrait être résolu par un rattrapage de 14,26 p. 100.

Toutefois, le gouvernement en fonction avant le 10 mai 1981, considérant que de telles conclusions n'avaient pas été acceptées par l'unanimité des membres de la commission tripartite — en effet, les représentants de l'administration s'opposaient à l'accord intervenu entre les associations et les parlementaires — n'avait pas voulu en tirer les conséquences.

M. François Mitterrand, alors candidat à la présidence de la République, a pris au contraire l'engagement, dans l'hypothèse où il serait élu, d'appliquer ces conclusions.

C'est ainsi que, dès le 1^{er} juillet 1981, les pensions étaient augmentées de 5 p. 100 par une modification de l'indice de référence qui passait de 170 à 179, entraînant une dépense de 440 millions de francs.

Depuis lors, aucune augmentation nouvelle n'est intervenue et l'intégration d'un point de l'indemnité de résidence dans les traitements de la fonction publique, qui a entraîné l'augmentation corrélatrice des pensions, a finalement été considérée comme une application stricte du rapport constant et non comme devant entrer dans les mesures de rattrapage.

En somme, il paraissait dès lors difficile d'espérer encore que le cadre triennal, dans lequel le Gouvernement espérait inscrire ce rattrapage, serait effectivement respecté.

Quelles ont été, dans ce contexte, les mesures adoptées par l'Assemblée nationale ?

Il convient de souligner dès l'abord que le budget prévoit, au titre de la seule application « normale » du rapport constant, une dépense de 895 millions de francs.

En outre, l'article 56 du projet de loi de finances prévoit la prise en compte de l'intégration dans les traitements de la fonction publique d'une partie de l'indemnité mensuelle spéciale, versée aux catégories C et D de la fonction publique et applicable au 1^{er} janvier 1982.

Cette mesure permet une augmentation d'un point du montant des pensions, par un relèvement de l'indice qui passe ainsi de 179 à 182.

Enfin, l'Assemblée nationale, grâce à la pression exercée par sa majorité et avec le soutien des voix de l'opposition, a obtenu du Gouvernement qu'il consente finalement à porter de 182 à 186 l'indice de référence. Cet amendement, d'origine gouvernementale, permet une augmentation supplémentaire de 1,40 p. 100 du montant des pensions.

Cependant, ces mesures font l'objet — vous le savez — d'interprétations divergentes. Les associations d'anciens combattants contestent, monsieur le ministre, votre analyse selon laquelle la prise en compte de l'indemnité mensuelle spéciale correspond à une mesure de rattrapage.

Selon vous, cette indemnité n'emporte pas, par elle-même, une modification de l'indice de référence. Par conséquent, ladite modification, introduite par l'article 56, permet de parcourir une partie du chemin qui, de l'indice 170, doit conduire à l'indice 202 pour réaliser complètement l'augmentation de 14,26 p. 100 décidée majoritairement, à l'époque, par la commission tripartite.

C'est votre point de vue mais selon les associations d'anciens combattants, au même titre que l'indemnité de résidence, l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale majeure objectivement les droits des fonctionnaires et le relèvement de l'indice correspondent seulement à une stricte interprétation de l'application du rapport constant. En somme, selon lesdites associations, seul l'amendement adopté par l'Assemblée nationale constitue une mesure, insuffisante jugent-elles, de rattrapage, qui porte à 6,40 p. 100 la part déjà réalisée de l'engagement présidentiel.

Votre rapporteur constatera simplement qu'au contraire de la prise en compte de l'indemnité de résidence, qui, techniquement, résulte de la pure application de la loi de 1953, l'intégration de l'I. M. S. impose une modification indiciaire qui traduit le caractère exceptionnel de la mesure.

Il ne tranchera donc pas, pour sa part, sur cette question et se bornera à constater qu'au-delà de l'alignement de l'augmentation des pensions sur celle des traitements de la fonction publique, le projet de budget des anciens combattants accorde 2,40 p. 100 de progression supplémentaire au profit de ses ressortissants, manifestant ainsi un effort notable, en dépit des contraintes budgétaires qui s'imposent au Gouvernement.

Votre rapporteur rappelle enfin que le ministre s'est engagé à achever, au plus tard à la fin de la législature, le rattrapage amorcé en 1981.

S'agissant des autres éléments contentieux, il serait injuste d'affirmer qu'aucune mesure n'a été prise en 1982 ou n'est proposée pour 1983. Il serait toutefois contestable d'ignorer que d'autres revendications du contentieux subsistent aujourd'hui. Il paraît donc nécessaire d'établir un calendrier de résolution de ce contentieux qui permettra d'assainir définitivement les rapports entre les associations et les pouvoirs publics.

D'abord, le bilan de l'action engagée en 1982 est positif.

La proposition de loi, adoptée initialement par le Sénat sur le rapport de notre regretté et éminent collègue René Touzet, a été votée définitivement par le Parlement, permettant ainsi de rétablir le 8 mai jour férié. Ce texte, adopté à l'unanimité, a permis de manifester l'attachement du Parlement à la nécessaire expression du souvenir des Français. Son adoption s'est accompagnée d'un renforcement des moyens budgétaires consacrés aux diverses commémorations du souvenir et aussi de la création de la commission historique pour la paix, dont les crédits de fonctionnement progresseront encore en 1983.

Cette commission, destinée à prévenir les conflits armés en s'appuyant sur les acteurs des conflits précédents, a déjà joué un rôle important. L'exploitation des archives disponibles, la sensibilisation des jeunes menée en milieu scolaire et la création prochaine de commissions départementales s'accompagneront, en 1983, de l'organisation de plusieurs manifestations destinées à sensibiliser l'opinion publique.

Les propositions de loi déposées par tous les groupes sénatoriaux et tendant à assouplir les critères d'attribution de leur carte aux anciens combattants d'Afrique du Nord, rapportées, au nom de la commission des affaires sociales, par notre collègue Robert Schwint, ont été adoptées définitivement au mois de septembre dernier par l'Assemblée nationale.

L'application de ce texte répond à une vieille revendication de cette génération du feu, revendication désormais satisfaite.

En 1982, deux mesures ont été également prises, qui méritent d'être rappelées ici.

D'une part, sur proposition de M. Robert Schwint, lors de la discussion de la loi tendant à améliorer certaines prestations de vieillesse, d'invalidité et de veuvage, les droits à pension de vieillesse des titulaires de l'indemnité de soins aux tuberculeux ont été accrus par la prise en compte, à titre gratuit, des périodes d'hospitalisation des intéressés.

D'autre part, un décret sera bientôt publié qui généralisera la prise en compte pour la retraite — fonctionnaires et secteur privé — de la durée des services de résistance, sur attestation délivrée par l'office national des anciens combattants.

Quant au projet de loi de finances pour 1983, son article 57 institue une allocation spéciale en faveur des veuves d'aveugles de la Résistance, fixée à l'indice 230 et dont les conditions d'attribution sont identiques à celles qui s'appliquent aux pensions de veuves.

Cependant, de très nombreuses questions restent aujourd'hui en suspens. Les unes doivent, selon votre rapporteur, être prioritairement résolues : celles qui concernent d'une part les familles des morts et, d'autre part, la proportionnalité des pensions. Mais d'autres dossiers, actuellement en cours de règlement ou jusqu'à présent négligés, doivent retenir rapidement l'attention du Gouvernement.

Deux dossiers, en partie résolus par les gouvernements précédents, doivent être menés à leur terme.

D'abord, la situation des ascendants, descendants et veuves de guerre, améliorée au fil des discussions budgétaires, doit être encore sensiblement renforcée. En particulier, il convient que la pension de veuve servie au taux normal soit portée, comme la pension au taux exceptionnel, à l'indice 500.

D'autre part, le rétablissement de la proportionnalité des pensions, partiellement réalisé en 1980, doit être achevé. Là aussi, votre rapporteur demandera un engagement ministériel pour la prochaine loi de finances.

En outre, plusieurs préoccupations restent présentes à l'esprit de votre rapporteur, préoccupations qui, dans l'instant, n'ont guère reçu de réponses favorables. Il s'agit essentiellement, d'abord, de la représentation des anciens combattants au Conseil économique et social, dont le Sénat a voté le principe en 1978 ; puis, de la définition d'un statut des évadés, sur lequel, il est vrai, un groupe de travail a été constitué en 1982 ; ensuite, de la résolution du contentieux des « Malgré Nous » et de la réalisation d'un accord définitif de la République fédérale d'Allemagne sur l'indemnisation des incorporés de force, solution qui dépend désormais de l'attitude du Bundestag.

Il s'agit, encore, de l'attribution du bénéfice de la campagne double aux fonctionnaires ayant combattu sur les champs d'opération d'Afrique du Nord ; et, enfin, de la nécessité d'accroître le contingent de croix de légion d'honneur accordé au titre de la Première Guerre mondiale, qui reste encore très insuffisant au regard de l'importance numérique des survivants.

Je voudrais maintenant insister sur la nécessité de l'établissement d'un calendrier de résolution du contentieux.

Dès 1982, une commission dite de « concertation budgétaire », composée de représentants du Parlement, des associations et des ministères du budget et des anciens combattants, a été réunie à plusieurs reprises et a permis de préparer, dans un souci évident de concertation, le projet de loi de finances pour 1983.

Les difficultés apparues, au cours du débat à l'Assemblée nationale, sur l'interprétation du relèvement de l'indice de référence retenu pour l'application du rapport constant montrent cependant que cette commission n'a pas pu remplir encore pleinement son office.

Il convient donc, selon votre rapporteur, afin d'éviter à l'avenir le renouvellement de tels incidents, que la commission prépare, avec l'accord de toutes les parties, un échéancier de résolution du contentieux qui évite la répétition fastidieuse d'un « marchandage » annuel, qui, occultant le devoir impérieux de réparation qui s'impose à la nation, met en relief des préoccupations matérielles mal résolues.

Il semble bien d'ailleurs, monsieur le ministre, que vous partagiez cette analyse. Il est à souhaiter que l'examen de la loi de finances pour 1984 se situe dans le cadre nouveau de concertation.

Telles sont donc — je conclus, mes chers collègues — les diverses observations que souhaitait formuler votre rapporteur.

La majorité de la commission des affaires sociales au nom de laquelle je m'exprime maintenant a considéré que la prise en compte, dans l'évolution des pensions militaires d'invalidité, de l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale ne saurait être admise au titre du rattrapage souhaité par la commission tripartite.

En outre, la majorité de la commission a regretté qu'après les enthousiasmes budgétaires excessifs de 1982 le projet de loi de finances qui nous intéresse aujourd'hui inscrive le budget des anciens combattants dans un cadre de rigueur et d'austérité.

Ce sont les deux raisons pour lesquelles la commission des affaires sociales a finalement adopté dans sa majorité un amendement qui, visant à rejeter les crédits du titre IV, modifie l'article 29 du projet de loi de finances.

Il est bien évident que je m'exprime ici en qualité de rapporteur de la commission des affaires sociales. Vous comprendrez aisément que, en tant que sénateur, j'adopte une position différente : je voterai le budget présenté par le ministre des anciens combattants. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée le 18 novembre 1982 par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe de l'union centriste des démocrates de progrès	17 minutes.
Groupe socialiste	17 minutes.
Groupe de l'union des républicains et des indépendants	17 minutes.
Groupe du rassemblement pour la République ...	17 minutes.
Groupe de la gauche démocratique	16 minutes.
Groupe communiste	16 minutes.

La parole est à M. Valcin.

M. Edmond Valcin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous venons d'entendre deux excellentes analyses techniques de la part respectivement du rapporteur de la commission des finances et du rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales. Je n'aborderai donc pas l'aspect technique de votre budget, monsieur le ministre, et me contenterai de voir quelles sont ses incidences sur la situation sociale du monde des anciens combattants.

Lors de la discussion de ce même budget pour 1982, je vous disais, monsieur le ministre, qu'il était meilleur que celui de 1981, mais qu'il traduisait une indiscutable rigueur, qui laissait sans solution un certain nombre de problèmes. En évitant aujourd'hui de dire que le présent budget est meilleur que celui de 1982, c'est à peu près le jugement rappelé ci-dessus que je porterai et je m'en explique.

Votre budget, monsieur le ministre, s'élève à 24 503 millions de francs et accuse une augmentation de 6 p. 100 par rapport à celui de l'an dernier. C'est vraiment peu, si l'on tient compte de l'inflation, de l'érosion monétaire, de l'augmentation du coût de la vie et, par voie de conséquence, de la diminution du pouvoir d'achat. Donc, en francs constants, le budget pour 1983 est inférieur à celui de 1982.

Votre budget comporte des aspects positifs, comme votre comportement d'ailleurs, car vous vous êtes bien démené pour obtenir l'égalisation des trois générations du feu, pour permettre une accélération dans l'examen des titres des combattants d'Afrique du Nord et dans la distribution des cartes. Vous vous êtes aussi dépensé sans compter pour l'amélioration des services centraux et de vos offices départementaux.

Mais, par-delà ces aspects positifs, votre budget est la manifestation arithmétique d'une promesse non tenue, ce qui explique et justifie le mécontentement du monde des anciens combattants.

Ce projet de budget qui nous est présenté marque une stagnation sur un point considéré comme crucial par l'ensemble du monde combattant : le rattrapage du retard pris dans l'application du rapport constant.

Il convient, à cet égard, de rappeler l'engagement pris, en son temps, par le candidat François Mitterrand de régler définitivement le contentieux avant la fin de l'année 1984 par un relèvement de 14,26 p. 100 du traitement des anciens combattants.

Cet engagement correspondait non à une faveur, mais à la simple justice, c'est-à-dire à la réparation des préjudices matériels et moraux subis par les anciens combattants.

Il a trouvé un début de réalisation en juillet 1981 avec l'octroi d'un premier rattrapage de 5 p. 100. Le monde combattant, unanime, s'est alors félicité de ce premier pas accompli vers la solution de ce qui constituait sa préoccupation principale.

Hélas ! ce geste est resté sans lendemain. Depuis juillet 1981, le rattrapage complémentaire de 9,26 p. 100 dont sont encore l'objet les pensions et retraites du combattant n'a plus progressé.

Rien n'a été fait dans le budget de 1982, alors que, contrairement à ce qui avait été dit, un effort aurait pu être accompli sans augmentation des crédits, compte tenu de la diminution de la masse indiciaire due à la disparition d'une grande partie des ayants droit.

Votre budget pour 1983 n'est guère meilleur, monsieur le ministre.

Il n'est pas possible de vous suivre lorsque vous considérez l'intégration dans les traitements de la fonction publique d'une partie de l'indemnité mensuelle spéciale et de l'indemnité mensuelle de résidence comme faisant partie du rattrapage. En raisonnant ainsi, vous confondez deux politiques distinctes : celle qui est menée en faveur des revenus les plus bas — et ils sont nombreux dans le monde combattant — et celle qui vise à rattraper le retard pris par les traitements des anciens combattants.

Quant à l'effort que vous avez consenti *in extremis*, il est sans commune mesure avec les engagements qui avaient été pris. Les anciens combattants, qui voient s'évanouir leurs espoirs d'application rapide du plan de rattrapage, sont gagnés par la déception et l'inquiétude.

En effet, pour que le retard de 9,26 p. 100 soit comblé définitivement en 1984, il aurait fallu assurer dans le budget de 1983 un rattrapage de 4 à 5 p. 100.

Vous en aviez les moyens, monsieur le ministre.

Certes, la conjoncture économique difficile impose la rigueur, mais celle-ci ne doit pas peser indistinctement sur tous. Les anciens combattants, pour leur part, ont déjà payé leur tribut à la solidarité nationale.

En outre, la remarque faite pour 1982 s'impose aussi pour 1983 : eu égard à la régression continue de la masse indiciaire, qui sera de l'ordre de 3,50 p. 100 à 3,70 p. 100 en 1983, vous pouviez réaliser un rattrapage de 5 p. 100 sans augmenter le total de vos crédits et clore ainsi le contentieux l'année suivante conformément à vos promesses.

Or nous en sommes loin ! Initialement, aucun crédit n'était prévu dans ce budget pour faire progresser le rattrapage du rapport constant. Ce n'est qu'au dernier moment, face à l'indignation du monde combattant et à la fronde des députés de votre majorité, que vous avez finalement accepté d'inscrire un crédit supplémentaire de 295 millions de francs équivalant à une majoration de 1,4 p. 100 de l'indice.

C'est trois ou quatre fois plus qu'il aurait fallu pour tenir vos promesses. Si c'est un geste symbolique, il ne symbolise que le mépris du Gouvernement à l'égard des vœux du monde combattant et de ses propres engagements.

A ce rythme, en effet, quand les 14,26 p. 100 prévus par la commission tripartite seront-ils atteints ? Après s'être fixé comme limite 1984, le Gouvernement parle à présent de 1986 ; sans doute évoquera-t-il l'an prochain 1988... Et, pendant ce temps-là, chaque année un grand nombre d'anciens combattants meurent sans avoir été rétablis dans leurs droits.

Voilà, monsieur le ministre, pourquoi les anciens combattants ne sont pas satisfaits. Les promesses qui leur ont été faites n'ont été que partiellement tenues et il existe une regrettable incertitude sur l'échéancier du rattrapage, pourtant accepté par le Parlement et le Gouvernement.

Pour avoir plus que d'autres consenti d'énormes sacrifices pour la défense de la patrie, ils croyaient, en contrepartie, pouvoir compter non seulement sur sa reconnaissance, mais encore sur une juste appréciation de leurs droits et sur leur rapide satisfaction.

Ils tiennent d'autant plus à cette rapidité qu'ils sont nombreux à avoir largement dépassé l'âge moyen d'espérance de vie, soixante-douze ans, et qu'en conséquence ils ne considèrent comme raisonnable que ce qui est prévu à court terme.

Si l'on note que les 5 p. 100 du rattrapage ont été accordés en juillet 1981, soit deux mois après l'arrivée du Gouvernement socialo-communiste, on est tenté d'affirmer que le dernier gouvernement du précédent septennat avait plus de possibilités que le vôtre, monsieur le ministre. (*Rires.*)

Cette comparaison est d'ailleurs sans importance, car nous sommes convaincus qu'avec les moyens qui sont les vôtres vous pourriez, au titre du budget pour 1983, dégager des crédits suffisants pour payer soit 5 p. 100, soit au moins 4,26 p. 100 de ce rattrapage dont on a beaucoup parlé et dont on reparlera beaucoup et longtemps encore si nos réflexions et nos imaginations ne se mobilisent pas pour régler ce problème.

M. René Martin. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait quand vous étiez au pouvoir ?

M. Edmond Valcin. Evidemment, cela n'a pas été fait par le précédent gouvernement, mais celui-ci avait eu la sagesse de laisser dans les caisses suffisamment d'argent pour permettre au gouvernement socialo-communiste d'aujourd'hui de prendre cette mesure immédiatement, dans le courant du mois de juillet.

M. Robert Schwint. C'est une vue simpliste des choses !

M. Edmond Valcin. Vous savez mieux que moi, monsieur le ministre, où trouver les fonds nécessaires pour satisfaire le monde des anciens combattants.

Il résulte de votre budget que pour accorder une augmentation de 1,40 p. 100 vous avez dû dégager 295 millions de francs, ce qui prouve qu'avec 897 millions de francs, soit 602 millions de francs de plus, il vous serait possible de payer, au taux de 4,26 p. 100, la deuxième tranche qui était prévue.

Vous savez mieux que moi où trouver ces 602 millions de francs. Mais je vous rappelle que 700 millions de francs du budget de 1982 n'ont pas été dépensés.

Vous avez prévu dans votre budget 3,4 millions de francs de crédits pour le 8 mai et 2,5 millions ou 2,6 millions de francs pour le 11 novembre. C'est une différence de crédits qui, à mon avis, ne s'explique pas. En effet, pour ma part, je ne fais pas de différence entre le 8 mai et le 11 novembre. C'est pourquoi je vous suggère de récupérer cet excédent qui est alloué à la seule commémoration du 8 mai pour essayer de trouver la possibilité de satisfaire le monde combattant.

Et si, d'aventure, vous n'y arriviez pas, monsieur le ministre, si tous ces rattrapages faits çà et là ne vous permettaient pas de payer les 4,26 p. 100 aux anciens combattants, je vous dirais alors que des sommes plus importantes pourraient être prélevées sur les chapitres 34, 35 et 43 de votre budget pour la commission historique de la paix, dont la création elle-même aurait pu être différée parce que, en effet, il n'y avait aucune urgence.

M. René Martin. Cette histoire vous gêne ?

M. Edmond Valcin. Le groupe R.P.R. ne peut que dénoncer la désinvolture, au moins apparente, qui est affichée par le Gouvernement envers le monde combattant.

Les anciens combattants se sont battus pour la patrie et sa liberté. Ils sont fondés à réclamer le respect de leurs justes droits.

Ils ne revendiquent pas ainsi un privilège, mais le règlement de la dette que la nation a contractée envers eux. En refusant de leur donner satisfaction, vous manquez à un devoir et à votre parole. C'est la raison pour laquelle nous ne voterons pas votre budget, monsieur le ministre. (*M. Cherrier applaudit.*)

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

M. Lionel Cherrier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la discussion du budget des anciens combattants nous fournit l'occasion, chaque année, de présenter les observations que nous inspire le contenu des documents qui sont soumis à nos délibérations et qui traduisent la politique suivie par le Gouvernement et les orientations envisagées pour répondre aux aspirations du monde combattant en réparation des droits acquis par les textes.

Je ne reviendrai pas en détail sur ce qui a récemment fait l'objet d'une question orale de la part de notre collègue, M. Louis Martin, et qui portait sur le rattrapage des pensions militaires d'invalidité.

Je me dois néanmoins de rappeler, au nom du groupe de l'union des républicains et des indépendants, qu'il s'agit bien là d'un dossier essentiel de ce qui constitue ce qu'il est convenu d'appeler le contentieux des anciens combattants et victimes de guerre.

A cet égard, il faut avoir présent à l'esprit que l'indice de référence des pensions s'applique également au calcul du montant de la retraite du combattant, d'où l'intérêt que représente la mesure en cause pour une très grande partie des ressortissants du ministère des anciens combattants.

Certes, par l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale des fonctionnaires de l'Etat telle que le prévoit l'article 56 de la loi de finances pour 1983, on aboutit à une majoration de deux points de l'indice, qui passe de 179 à 181. Cela représente un avantage qui n'est pas à négliger. Toutefois, les organisations d'anciens combattants ne considèrent pas qu'il s'agit là d'un élément pouvant être compris dans les dispositions permettant d'aboutir au rattrapage souhaité par les parties intéressées.

En réalité, après les 5 p. 100 qui ont été accordés en juillet 1981, il reste encore un long chemin à parcourir pour atteindre la totalité des 14,26 p. 100, auxquels a été chiffré le retard à rattraper.

Ce que nous contestons, ce n'est pas la sincérité de vos engagements, monsieur le ministre, selon lesquels la situation serait rétablie en fin de législature, c'est l'absence de nouvelles dispositions pour 1982 et un effort très faible, 1,40 p. 100, pour 1983, tandis que, chaque année, les rangs des bénéficiaires des mesures promises se réduisent dans les proportions que vous savez.

Je voudrais, après cette première question, aborder le dossier de nos illustres « poilus » qui, au cours de la grande guerre, ont laissé sur les champs de bataille 1 400 000 de leurs camarades, sans parler des trois millions de blessés parmi les huit millions de mobilisés.

On se rendra jamais assez hommage à tous ces héros légendaires, le mot n'est pas trop fort.

C'est pourquoi, à mon tour, je vous demande instamment de tout mettre en œuvre pour qu'au bénéfice des survivants soit créé un contingent spécial de la haute distinction que constitue la Légion d'honneur.

Quelques mots, maintenant, d'un problème à la solution duquel mon groupe est très attaché. Il s'agit de la situation des Alsaciens et Mosellans, « les malgré-nous » enrôlés de force dans les armées ennemies lors de la seconde guerre mondiale.

Suivant les statistiques connues, ils auraient été 130 000. Au camp de Tambow, dont les conditions d'internement ont été évoquées très souvent devant le Sénat par nos collègues des départements de l'est, près de 40 000 seraient morts, sans parler de ceux qui furent retenus prisonniers dans les camps soviétiques. Et combien ressentent encore les séquelles des souffrances physiques et morales qu'ils ont connues ?

Un accord est intervenu en mars 1981 entre la France et la R. F. A. portant réparations des préjudices subis. Il faut de toute urgence que les clauses en soient appliquées.

Avant de terminer ma brève intervention, je voudrais m'associer aux observations qui vous ont été présentées, monsieur le ministre, soit à l'Assemblée nationale, soit dans cette enceinte, au sujet des anciens combattants d'Afrique du nord.

Ils ont obtenu l'amélioration des conditions d'attribution de la carte du combattant, en application des dispositions contenues dans un texte dû à une initiative sénatoriale et définitivement voté en septembre dernier par l'Assemblée nationale.

Il reste en suspens certaines revendications, telles que la reconnaissance du droit à la campagne double aux fonctionnaires engagés lors du déroulement des opérations en temps de guerre sur le territoire algérien et la retraite anticipée à 55 ans pour les invalides à plus de 60 p. 100.

En résumé, il faut aller pour cette catégorie d'anciens combattants vers la parité des droits qui se rattachent à tous les titulaires de la carte du combattant.

J'évoquerai aussi le problème de la retraite mutualiste des anciens combattants. Au Sénat, comme d'ailleurs à l'Assemblée nationale, la question du relèvement du plafond resurgit chaque année à l'occasion des débats budgétaires et les réajustements interviennent au gré du Gouvernement. Ne serait-il pas plus équitable — je pense que rien ne doit s'y opposer — d'adopter un système de relèvement systématique du plafond sous forme d'indexation ?

Avant de vous faire part, monsieur le ministre, du sort que le groupe des républicains et indépendants a décidé de réserver à votre budget, je ne serais pas allé jusqu'au bout de ma pensée si je ne vous disais pas l'intérêt que j'ai porté à la création de la commission historique pour la paix. J'espère qu'elle fonctionnera au mieux des intérêts de la cause pour laquelle elle a été instituée.

Je voudrais, enfin, monsieur le ministre, en tant que représentant d'un territoire d'outre-mer, la Nouvelle-Calédonie, vous demander d'être particulièrement attentif à la situation souvent difficile de nombreux anciens combattants de nos îles lointaines dont certains vivent dans un dénuement complet.

Je rappellerai qu'en 1914 comme en 1940, ils ont été nombreux, tous volontaires, à venir défendre une patrie que la plupart ne connaissait pas et qu'en proportion ce sont nos contingents du pacifique qui ont été les plus éprouvés lors du premier conflit mondial.

La solidarité nationale ne peut et ne doit oublier les héros de Bir Hakeim, Calédoniens et Tahitiens, volontaires du bataillon du Pacifique, qui, en mai 1942, ont sauvé l'honneur de la France écrasée par la défaite de 1940, en arrêtant les troupes de Rommel, permettant ainsi aux armées alliées de reprendre progressivement l'offensive et de libérer le sol national.

Voilà les réflexions que j'ai jugé utile d'apporter dans ce débat, au nom de mon groupe.

Il reste que les moyens sont insuffisants pour servir la noble cause que représente la reconnaissance de la nation à l'égard de ses enfants qui l'ont servie dans les moments les plus dramatiques de son histoire.

Pour ces motifs, le groupe des républicains indépendants ne votera pas les crédits du ministère des anciens combattants. (M. Millaud applaudit.)

M. le président. Je propose au Sénat d'interrompre maintenant ses travaux jusqu'à vingt et une heures trente. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures vingt-cinq, est reprise à vingt et une heures trente-cinq, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)

PRESIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

Le Sénat va poursuivre l'examen des dispositions du projet de loi concernant le ministère des anciens combattants.

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Noël Berrier.

M. Noël Berrier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après une augmentation de 20 p. 100 en 1982, qui marquait la volonté du Gouvernement de restaurer le climat de confiance avec le monde combattant, le projet de budget pour 1983 marque un certain tassement puisqu'il n'augmente que de 6 p. 100 en valeur absolue, mais j'ai retenu la réalité des 11 p. 100 démontrée par M. le ministre au cours de son exposé.

Cette évolution traduit le maintien des moyens de fonctionnement du ministère, l'accent mis sur les dépenses d'action sociale et une très légère diminution en volume des sommes consacrées aux pensions, en raison de la diminution des effectifs de pensionnés.

La rigueur qui marque cette année tout l'exercice budgétaire n'a pas épargné votre département ministériel, mais elle s'est accompagnée du respect du monde combattant et des engagements pris.

En manifestant constamment sa volonté de dialogue, le Gouvernement a obtenu une amélioration sensible de la concertation avec les associations, qui sont toutes unanimes à reconnaître que vous avez donné à votre ministère une grande transparence et offert ainsi l'occasion à toutes les personnes et entités concernées de se renseigner et de s'exprimer.

Ainsi en est-il de la commission de concertation pré-budgétaire, dans laquelle siègent des représentants de votre service, du ministère du budget, du Parlement et des associations d'anciens combattants.

Ce sont des points extrêmement positifs qui, hélas ! ne règlent pas complètement le très ancien contentieux qui a trop longtemps opposé le monde combattant aux gouvernements qui se sont succédé avant mai 1981.

Tout le monde sait bien que vous n'êtes pas responsable. Mais l'indifférence de mise dans le passé a créé chez ceux qui ont tout sacrifié à la nation lassitude et amertume.

Depuis mai 1981, un effort considérable a déjà été engagé avec le collectif budgétaire, qui a permis de procéder à un rattrapage de 5 p. 100 du rapport constant.

En proposant, par l'article 56 du projet de loi de finances, l'intégration de l'indemnité spéciale mensuelle attribuée aux catégories C et D de la fonction publique, un pas supplémentaire de 1 p. 100 a été réalisé.

Ces efforts sont loin d'être négligeables puisque ce budget comporte une dotation de 894,7 millions de francs pour l'application du rapport constant en 1983.

L'amendement présenté à l'Assemblée nationale par le Gouvernement a permis d'avancer encore de 1,4 p. 100, ce qui fait qu'après dix-huit mois d'exercice votre Gouvernement est à mi-chemin du règlement de ce contentieux. C'est bien, mais il faut, monsieur le ministre, nous préciser l'échéancier qui permettra une solution définitive.

En effet, le monde combattant est très sensibilisé à ce contentieux, et ce ne sera que justice et respect de régler au plus vite ce problème non résolu par vos prédécesseurs, eux qui, pendant des années, alors qu'il leur a été demandé une augmentation symbolique d'un point de ce fameux indice 170, mettaient aussitôt fin à la discussion en invoquant l'article 40 de la Constitution.

Ces histoires sont du passé. Cela ne compte peut-être pas beaucoup, monsieur le ministre, mais je pense que certains même dans cette Assemblée, ont la mémoire courte. On s'en est aperçu tout à l'heure.

M. Robert Schwint. Très bien !

M. Noël Berrier. Ce point extrêmement important ne doit pas, pour autant, occulter les autres mesures positives que comporte votre budget : titularisation de 170 contractuels, transformation d'emplois pour la création d'une crèche à l'institution nationale des Invalides, poursuite du schéma informatique et poursuite de la rénovation de l'institution nationale des Invalides.

Les droits nouveaux pour l'attribution de la carte du combattant d'Afrique du Nord, s'ils répondent à une longue attente, imposent des moyens pour faire face à l'augmentation prévisibles des demandes en instance.

L'allocation spéciale, créée à l'article 57, en faveur des veuves d'aveugles de la Résistance est une mesure de justice.

Ce sont autant de mesures nouvelles qui viennent s'ajouter à celles qui ont été prises dans un récent passé : reconnaissance du 8 mai comme jour chômé et férié, loi en faveur des anciens combattants d'Algérie.

Il reste, certes, quelques problèmes en suspens, notamment le contingent de nominations dans l'ordre de la Légion d'honneur.

Cela étant, monsieur le ministre, je souhaiterais évoquer plus spécialement à cette tribune l'action d'avenir et de paix que vous avez su engager depuis maintenant quelques mois et qui va faire prendre conscience à la nation des sacrifices consentis par ceux qui ont des droits sur nous.

L'acte constitutif de l'U.N.E.S.C.O. précise : « Les guerres naissent dans l'esprit des hommes et c'est dans l'esprit des hommes qu'il faut préparer la défense de la paix. »

Vous avez raison, monsieur le ministre, de prendre en compte cette réflexion en associant ceux qui furent les acteurs de la guerre, les anciens combattants, aux nouvelles générations pour prévenir les conflits armés et mettre en place une nouvelle pédagogie de la paix.

Il est nécessaire, dans un monde de turbulences, d'éveiller la vigilance des nouvelles générations, tout en faisant en sorte qu'elles n'oublient pas le sens profond du combat engagé par ceux qui défendirent nos libertés.

En créant récemment la commission d'information historique pour la paix, votre ministère s'est donné vraiment une nouvelle dimension. Notre pays, pour lequel chaque étape de l'histoire s'est confondue avec le sentiment d'une mission universelle, s'en donne dès à présent une nouvelle : la recherche des conditions de la paix entre tous les peuples, sans pour autant, bien sûr, tomber dans le pacifisme et le neutralisme inconditionnel.

En déclarant : « Il n'y a pas d'imagination sans mémoire », le Président de la République nous conforte dans cette mission qui permettra aux Français de renouer avec l'histoire de notre pays en proposant à la nation un grand projet d'avenir : créer les conditions psychologiques et morales de la paix.

Cette mission de l'information historique pour la paix s'est donnée entre autres pour tâche de recueillir et de conserver les parcelles de la mémoire collective de la France, de valoriser les archives historiques et les musées, ainsi que la recherche historique.

Pour y parvenir, votre ministère entend appuyer son action sur les institutions scolaires. Il a mis au point un programme comportant la mise en place d'un conservatoire avec création d'une bibliothèque et d'une phonothèque, le réaménagement de l'exposition nationale sur la déportation et le lancement d'opérations pilotes dans les régions ou départements liés à des commémorations, à savoir l'Ain, la Moselle, la Corse et le Morvan, où vous avez récemment posé la première pierre du musée de la Résistance, monsieur le ministre.

Nous ne pouvons que nous associer à une telle action. Je souhaiterais cependant qu'il vous soit possible de nous apporter des précisions sur un certain nombre de points. Comment pourra s'intégrer cette commission au sein du ministère ? Quels sont les moyens financiers et structurels que vous entendez consacrer à cette mission ambitieuse ? Quelles actions pensez-vous pouvoir mener en 1983 ?

En tout cas, monsieur le ministre, les jeunes Français sauront ainsi que la liberté n'a jamais été un don octroyé, mais qu'elle a été gagnée par de longs combats et qu'elle peut être remise en question à chaque instant, comme elle l'a été de nombreuses fois dans le passé.

L'histoire de ceux qui lui ont tout sacrifié doit inspirer les jeunes générations dans tous les pays du monde, pour que la liberté, toutes les libertés soient sauvegardées dans la paix et que la guerre apparaisse un jour comme une erreur incompréhensible des temps passés.

Votre initiative, monsieur le ministre, est une raison supplémentaire pour le groupe socialiste de voter votre budget. (Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.)

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

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ainsi que l'ont fort bien indiqué nos rapporteurs, le projet de budget qui nous est présenté pour l'année 1983 ne connaissait, au départ, qu'une augmentation de 6,05 p. 100 par rapport aux crédits qui avaient été votés par la majorité de l'Assemblée nationale pour l'année 1982.

Cette augmentation, bien inférieure à l'augmentation du budget général, mais également à la hausse du coût de la vie, faisait de ce budget l'un des plus mal traités de la politique gouvernementale et, à ce titre, les associations d'anciens combattants, en particulier l'U.F.A.C., ont fait part aux parlementaires, qui soutiennent traditionnellement le monde combattant, de leur profonde déception.

Profonde déception également de ne voir aucune trace dans votre budget, monsieur le ministre, du plan de rattrapage pourtant maintes fois promis et fixé à 14,26 p. 100 concernant le rapport constant.

Pourtant, le monde combattant, même s'il ne partage pas dans sa totalité les options de votre Gouvernement, avait accueilli favorablement la décision que vous aviez prise, en 1982, d'augmenter de 5 p. 100 les pensions d'invalidité et de guerre lors de l'examen d'un projet de loi de finances rectificatif pour 1981.

Vous laissez ainsi prévoir un rapide et favorable dénouement de ce litige qui existe depuis fort longtemps entre le monde combattant et les pouvoirs publics au sujet de l'application du rapport constant, allant jusqu'à préciser, à cette même tribune, que ce rattrapage pourrait être effectif dès l'année 1984.

Lors de l'examen de votre projet de budget à l'Assemblée nationale, vous avez bien voulu inscrire, accédant aux pressions de vos amis, un crédit supplémentaire de 296 millions de francs au titre du rapport constant, ce crédit étant prélevé, semble-t-il, sur une réserve financière dont nous ignorions totalement l'existence. Nous sommes néanmoins heureux que vous ayez pu créer ainsi une heureuse surprise au monde combattant.

La progression de l'indice servant de référence aux pensions d'invalidité et aux pensions de guerre et dans lequel vous incluez le 1 p. 100 au titre de l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale dans le traitement des fonctionnaires, reste très éloignée du minimum souhaité par les associations d'anciens combattants. Ces derniers estiment qu'il conviendrait de porter ce total à 4,26 p. 100 afin d'aboutir, dès 1984, à un rattrapage complet. Au rythme actuel, nous en sommes loin.

Si le rapport constant constitue la préoccupation essentielle des associations d'anciens combattants, il ne représente cependant qu'une partie des revendications exprimées par les diverses générations du feu et, à cet égard, votre budget ne comporte malheureusement aucune mesure nouvelle. Aussi me permettrai-je d'évoquer certains points qui me paraissent fondamentaux.

La seule mesure que vous prenez en faveur des veuves de guerre consiste en la création d'une allocation spéciale destinée aux veuves des aveugles de la Résistance. Mais vous n'annoncez aucune mesure nouvelle concernant l'ensemble des veuves. Or, ces femmes, auxquelles je tiens tout particulièrement à rendre hommage, mériteraient pourtant qu'un sort plus favorable leur soit réservé.

Il conviendrait, en effet, d'augmenter la valeur de la pension au taux normal afin que, dans les meilleurs délais, celle-ci puisse atteindre l'indice 500, ainsi que cela avait été prévu. J'ajouterais que le taux de réversion et le taux spécial devraient être tout naturellement augmentés dans les mêmes proportions.

Les veuves de guerre âgées de moins de cinquante-sept ans et remplissant les conditions de ressources souhaiteraient, pour leur part, avoir droit à la pension au taux exceptionnel. Elles demandent que le plafond de ressources ne tienne pas compte des retraites qu'elles ont pu se constituer grâce à leur travail personnel.

Elles souhaiteraient également bénéficier d'une augmentation du taux de réversion des pensions, afin que celui-ci puisse atteindre, dans les meilleurs délais, 60 p. 100 de la pension de base. Cette augmentation, qui a été accordée récemment aux personnes relevant du régime général de la sécurité sociale, devrait leur être consentie.

Il n'est pas normal, par ailleurs, qu'aucune décision n'ait été prise et qu'aucun crédit ne soit dégagé dans le budget pour 1983 au sujet de la proportionnalité des pensions. Pouvez-vous, sur ce point, nous donner des assurances pour l'avenir, monsieur le ministre ?

Le plafond de la retraite mutualiste ouvrant droit à une majoration d'Etat devrait être porté au minimum à 4 200 francs à compter du 1^{er} janvier 1983 pour tenir compte de l'érosion monétaire. Il devrait également faire l'objet d'une révision annuelle calculée sur la valeur du point des pensions militaires d'invalidité, afin que soit garantie la valeur économique de cette retraite.

En outre, la revalorisation des rentes viagères et mutualistes devrait être au moins égale à l'indice officiel du coût de la vie enregistré durant l'année précédant l'examen de la loi de finances de chaque exercice.

En ce qui concerne plus particulièrement les problèmes qui se posent aux anciens combattants d'Afrique du Nord, je constate que l'égalité de traitement des générations de combattants n'est toujours pas réalisée. Je pense en particulier aux problèmes posés par la campagne double en faveur des fonctionnaires ayant participé aux opérations qui se déroulèrent en Afrique du Nord. Je sais, monsieur le ministre, que cette question fait l'objet de vos préoccupations. Aussi suis-je persuadé que vous annoncerez au Sénat des nouvelles encourageantes pour tous les fonctionnaires en question.

Enfin, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur une mesure souhaitée par l'ensemble du monde combattant : le rétablissement du mérite combattant qui permettait, avant sa suppression, en 1963, de récompenser les responsables des associations d'anciens combattants qui, avec un dévouement sans pareil, défendent les intérêts des trois générations du feu.

C'est à ces responsables que nous devons la vitalité de nos associations d'anciens combattants où se perpétuent un certain nombre de valeurs essentielles : la liberté, l'honneur et la fidélité.

Le très faible contingent de croix de chevalier de la Légion d'honneur et de croix du mérite ne permet de distinguer que quelques anciens combattants chaque année. Le mérite combattant pallierait cette insuffisance et témoignerait de la reconnaissance du pays à ceux qui seront des éternels oubliés sans le rétablissement de cette décoration.

Une proposition de loi a été déposée à ce sujet par notre ami M. Francisque Collomb. Je l'ai personnellement contrasignée avec un certain nombre de nos collègues. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous examiniez ce problème avec la meilleure attention.

Par ailleurs, les rangs des combattants de 1914-1918 se sont malheureusement éclaircis d'année en année. Les plus jeunes sont maintenant âgés de plus de quatre-vingts ans. Ne peut-on manifester la reconnaissance du pays à ces hommes qui ont tant souffert et tant sacrifié pour la France en augmentant de façon sensible le contingent de croix de la Légion d'honneur ? N'attendons pas, monsieur le ministre ; dans quelques années, il sera trop tard.

Tels sont, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les problèmes que je désirais évoquer. Nous attendons que le Gouvernement s'engage sur un échéancier plus précis, en réunissant au besoin une nouvelle commission tripartite chargée de proposer les mesures à prendre, pour résoudre d'ici à 1986 tous les problèmes restant en suspens.

Un budget en très faible augmentation, quelques mesures ponctuelles qui, malheureusement, ne répondent nullement à l'attente du monde combattant, de nombreuses revendications, dont certaines sans incidence financière aucune qui n'obtiennent toujours pas satisfaction, telles sont, monsieur le ministre, les raisons suffisantes qui inciteront les membres de mon groupe parlementaire et moi-même à suivre les conclusions de la commission des affaires sociales et à ne pas voter votre budget. *(Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P.)*

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

M. Georges Mouly. « Budget de routine », « sans imagination », « suscitant déception et inquiétude » : vous avez entendu ces jugements, monsieur le ministre, avant, il est vrai, que ne soit obtenu à l'Assemblée nationale un accroissement supplémentaire des pensions de 1,40 p. 100.

Pour s'exprimer en des termes qui n'ont en rien cette sévérité — je le précise d'emblée — mon sentiment n'en est pas moins fait avant tout de quelque déception. Cette déception, que j'exprimais comme tant d'autres, avant mai 1981, et qui ne découle donc pas de considérations partisans qui, au demeurant, ne sauraient trouver ici leur place, est partagée par ceux de nos compatriotes à qui nous ne devons que respect et gratitude.

Vous en conviendrez, monsieur le ministre, les 14,26 p. 100 sont devenus un symbole. S'il y va, dans cette affaire, du respect — dont je ne me ferai pas juge ici — d'un engagement que chacun a présent à l'esprit, il y va surtout, selon moi, du respect de l'espoir suscité par une première mesure heureuse et significative. Cet espoir a été entretenu durant les mois passés : « Les engagements seront scrupuleusement tenus » pouvait-on lire dans votre réponse à une question écrite du 14 juin 1982. C'était alors, si je ne m'abuse, la fin du rattrapage possible pour 1984 !

Faut-il donc qu'elle soit grande cette déception, pour qu'ait été faite, lors du dernier congrès de la Fédération nationale des anciens combattants en Algérie — la F.N.A.C.A. — cette amère réflexion ! « Pourquoi irait-on accorder à ceux qui combattirent la République ce que l'on refuse à ceux qui en furent dignes ? » Il est vrai que, sur proposition du Gouvernement, nous avons donné aux uns — il le fallait — mais, dès lors, pourquoi refuser aux autres ce à quoi, unanimement, ils tiennent ?

« En aucun cas » — disiez-vous à ce même congrès, monsieur le ministre — « les anciens combattants ne feront les frais de l'austérité. » J'ai pris connaissance, bien évidemment, des données essentielles du budget et je reprends votre expression, à savoir que « ce n'est pas un budget de mépris ».

Je me garderai bien, par ailleurs, de contester l'intérêt de certaines mesures qui ont été proposées et que vous avez rappelées, monsieur le ministre. Tout au plus me permettrai-je de vous signaler la modeste proposition de loi n° 199 dont je suis l'auteur et qui tend à favoriser l'embauche des travailleurs handicapés mutilés de guerre, mais j'ai noté avec intérêt que vous aviez annoncé deux projets de loi à ce sujet.

Il est difficile de se dissocier du monde des anciens combattants que l'on contraint encore à un marchandage auquel ils ne sont, hélas, que trop habitués alors qu'aux moments cruciaux ils surent tout donner pour que nous restions libres dans un monde libre. Mais est-il encore besoin d'insister sur cette dette morale ?

Chacun ici ne sent-il pas, autant qu'eux-mêmes, que les anciens combattants peuvent les premiers contribuer à faire en sorte que les jeunes générations ne succombent pas à tel penchant déjà répandu au-delà de nos frontières, en certains pays d'Europe, qui pourrait, rompant l'équilibre toujours fragile de la paix, nous entraîner dans l'engrenage d'une situation ô combien regrettable ?

N'avez-vous pas affirmé vous-même, monsieur le ministre, que votre ministère doit devenir peu à peu le ministère de la prévention, de la vigilance et de la défense de la paix ?

Or, vue sous cet angle, votre action ne sera-t-elle pas en partie, qu'il me soit permis de poser la question, celle que voudront bien conduire les anciens combattants eux-mêmes ?

Eux seuls savent et peuvent parler de la paix parce qu'ils en connaissent le prix. Eux seuls peuvent se permettre, mieux que quiconque, de commenter des expositions sur les combattants de l'ombre. Or c'est par là que passe l'éducation des jeunes générations. Eux seuls peuvent parachever le jumelage avec des villes allemandes de communes françaises qui ont souffert de la barbarie nazie. J'ai vécu l'expérience dans ma propre ville. Et que serait sans eux la commission d'information historique pour la paix ?

Du 8 mai jour férié, vous disiez, monsieur le ministre, que « seule la mobilisation des forces vives du pays permettra de faire de ce jour autre chose qu'une journée de vacances supplémentaire ». Et vous ajoutiez : « C'est un pari que nous gagnerons tous ensemble ».

De fait, en combien de villes les cérémonies du 8 mai connurent-elles un franc succès, soyons francs, c'est le cas de le dire ? Fort peu. Et cela par ce que nous oublions trop vite le prix de la paix et que celle-ci n'est jamais acquise une fois pour toutes.

Je persiste à penser que les meilleurs pédagogues en la matière sont et seront toujours les anciens combattants si nous leur en donnons l'occasion.

L'esprit civique s'est affadi, pour ne pas dire plus, parce qu'a disparu — ce n'est pas d'aujourd'hui et ce n'est pas non plus d'aujourd'hui que je le regrette — l'instruction civique à l'école. Oh, certes, elle ne pourrait pas être enseignée comme au temps de notre école primaire, mais nous la trouvons parfois, heureusement, sous forme de leçons de choses.

Ainsi en est-il du témoignage, chaque fois possible, et des leçons qui en découlent, du monde ancien combattant, qui, là aussi, est pédagogue.

Monsieur le ministre, je n'ai pas voulu reprendre les chiffres ou autres considérations techniques qui ont été abondamment et utilement avancés. Je bornerai mon intervention à ce regard posé sur l'action actuelle et bénéfique de ceux qui ont déjà tant fait pour la France.

Certes, les anciens combattants n'ont sans doute pas la prétention de se donner sous cet angle une importance démesurée. C'est un point de vue personnel que j'ai exposé. Je considère les anciens combattants comme des soldats actifs de salutaires combats qu'il faut aujourd'hui mener, et j'avance que leurs associations sont réellement « d'utilité publique ».

C'est pourquoi, monsieur le ministre, j'ai quelque peine à comprendre que — pour en revenir à l'essentiel, à savoir le symbole que constituent les 14,26 p. 100 — la deuxième tranche de rattrapage ne soit pas plus élevée.

Une proposition de compromis faite par les intéressés n'allait-elle pas sans augmentation de la masse indicielle globale ?

Il convient, par ailleurs, selon le souhait exprimé par le rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales, de faire en sorte que la commission de concertation budgétaire prépare, avec l'accord de toutes les parties, un échéancier de résolution du contentieux qui évite la répétition fastidieuse d'un « marchandage annuel ». Mais elle est réellement trop éloignée dans le temps, la perspective de l'achèvement du rattrapage pour 1986.

Ne peut-on, monsieur le ministre, nourrir l'espoir d'une date plus rapprochée ? C'est très sereinement que je vous pose la question.

Votre budget n'est pas un « budget de mépris » mais ne pouvez-vous, pour le moins, atténuer, par de nouveaux engagements que vous prendriez devant notre assemblée, la déception de ceux qui, l'amour de la liberté au cœur, ont offert leurs « vingt ans » à la France ? (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P. et sur certaines travées de la gauche démocratique.*)

M. le président. La parole est à M. René Martin.

M. René Martin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, 1981 a été pour le monde combattant, abandonné ou berné depuis très longtemps, une année d'espoir. Enfin, on allait prendre en compte ses légitimes revendications ; enfin, on allait rattraper le retard pris depuis vingt ans.

Une série de mesures importantes ont été prises, c'est vrai, et c'est pourquoi, monsieur le ministre, les parlementaires communistes apprécient l'action que vous menez au ministère des anciens combattants.

Mais nous nous devons de dire — il faut être clair entre amis — que nous espérons un peu plus, en particulier pour le rattrapage du rapport constant — on en aura beaucoup parlé ce soir — qui constitue une question primordiale dans le règlement que souhaitent depuis des décennies les associations d'anciens combattants.

Je vous le dis tout net et sans acrimonie, si vous n'aviez pas apporté devant l'Assemblée nationale quelques modifications au projet initial de votre budget, nous n'aurions pu lui donner notre aval.

Nous pensons, en effet, qu'un gouvernement de gauche se doit de régler le contentieux avec les anciens combattants, contentieux qui n'est pas du fait de la majorité actuelle mais qui résulte simplement du mépris dont l'ancien pouvoir faisait preuve à l'égard du monde combattant.

Ce ne sont pas de belles paroles ou de vagues promesses qu'il réclame, mais le véritable droit à réparation, droit, nous l'avons dit maintes fois, qui ne doit, en aucun cas, se confondre avec la notion d'assistance.

Depuis un an et demi, monsieur le ministre, vous avez contribué à changer radicalement la position du Gouvernement à l'égard des anciens combattants et victimes de guerre, de toutes les guerres.

Il est vrai qu'avec le 10 mai 1981 l'espoir régnait dans toutes les associations d'anciens combattants car des engagements avaient été pris pour l'aboutissement de leurs légitimes revendications et la reconnaissance de leurs droits. Contrairement à l'ancien pouvoir, le Gouvernement de gauche a fait la démonstration qu'il tenait ses promesses, même si, par suite du retard accumulé, tout ne pouvait être accordé la première année.

Il est vrai que la majorité du Sénat a souvent voté avec nous pour demander que soient appliquées les mesures en faveur des anciens combattants. C'était un vote « gratuit », si l'on peut dire, puisque cette même majorité réactionnaire approuvait, peu après, les dotations budgétaires qui ne tenaient aucun compte des crédits nécessaires pour l'application du rapport constant ou la satisfaction des autres revendications.

Pourtant, au sein de la commission tripartite, dont on a aussi beaucoup parlé ce soir, qui comprend des parlementaires de toutes tendances et des représentants des associations d'anciens combattants, s'était établi, voilà trois ans, un compromis sur la nécessité d'un rattrapage de 14,26 p. 100 sur le montant des pensions. Il s'agissait bien d'un compromis très au-dessous de ce que réclamaient et justifiaient les anciens combattants.

Désireux de régler définitivement un contentieux, le monde ancien combattant consentait un nouveau sacrifice en acceptant les 14,26 p. 100, mais le gouvernement de l'époque — nous étions alors sous le pouvoir giscardien — avait tout refusé.

C'est pourquoi on peut s'étonner d'entendre des représentants de la majorité du Sénat, qui soutenaient sans faille l'ancienne majorité présidentielle, exiger aujourd'hui l'application intégrale des conclusions de la commission tripartite car jamais, sous l'ancien pouvoir, on ne s'était inquiété de rattraper le retard qui, il faut le rappeler, date de 1962. En dix-neuf ans, on n'avait rien fait. On aurait donc pu s'attendre à un peu plus de pudeur.

Le gouvernement de l'époque refusait également avec obstination la reconnaissance du 8 mai comme jour férié, comme s'il avait peur qu'à l'occasion de cette commémoration soit rappelée la victoire sur le nazisme pour un monde épris de paix et de liberté.

Mais le 10 mai 1981 a marqué un changement total de politique. La reconnaissance du 8 mai comme jour férié a été votée en septembre à la grande satisfaction de tout le monde combattant.

Vous avez aussi, afin que ne tombe pas le rideau de l'oubli, créé la commission d'information historique pour la paix. Elle a participé cette année à l'exposition nationale sur la déportation qui s'est tenue à Paris du 25 avril au 9 mai.

Nous nous devons de faire connaître aux générations présentes et futures ce que fut le combat de ceux qui donnèrent leur vie pour le pays.

Aussi permettez-moi, à cette occasion, de saluer à cette tribune la mémoire d'un grand résistant qui fut déporté de longues années dans les camps nazis et dont nous avons, il y a quelques jours, conduit la dépouille mortelle au Père Lachaise, Marcel Paul, ancien ministre de la Libération. Il fait partie de ceux qui doivent servir d'exemple, tant étaient grands son abnégation et son désir de servir le pays.

Vous avez également, monsieur le ministre, fait aboutir une proposition parlementaire modifiant les conditions d'attribution de la carte du combattant aux anciens combattants d'Afrique du Nord. C'est très important pour cette catégorie d'anciens combattants, même s'il reste encore à examiner quelques notions d'égalité des droits à l'égard des ressortissants, notamment pour le bénéfice de la campagne double à ceux qui occupent un emploi dans la fonction publique, et la reconnaissance officielle du 19 mars 1962 comme date de la fin de la guerre d'Algérie.

Répondant à l'action inlassable des associations, vous avez pris des mesures pour la nécessaire déconcentration des titres de la Résistance, pour la prise en compte des périodes de Résistance pour la retraite du combattant volontaire.

Avec le Gouvernement de gauche, une partie des droits à réparation a donc été satisfaite.

Mais, je vous le disais au début de mon intervention, monsieur le ministre, votre effort pour le rattrapage du rapport constant est encore insuffisant.

Candidat à la présidence de la République, M. François Mitterrand déclarait nettement : « Mon intention, si j'accède à la présidence, est de demander au Gouvernement l'inscription des crédits budgétaires nécessaires à ce rattrapage. Mon souci de restaurer l'équilibre des finances publiques me conduira à proposer un échelonnement de ce rattrapage. »

Le Gouvernement, fidèle à ces promesses, a donc procédé à un commencement d'exécution en juillet 1981 : un premier rattrapage de 5 p. 100 fut accordé ; tous les anciens combattants s'en félicitaient et pensaient qu'à ce rythme tout serait acquis à la fin de 1983 ou au début de 1984.

Malheureusement, il n'y a rien eu en 1982 et, pour 1983, rien n'est inscrit à ce titre dans le budget, même si vous aviez prévu avec raison, et avec effet au 1^{er} janvier 1982, la prise en compte dans l'indice de référence de l'article L. 8 bis du code des pensions de l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale accordée aux catégories C et D. Cette mesure ne peut cependant être considérée comme un rattrapage des 9,26 p. 100 restants. C'est tout simplement une revalorisation de la situation dans laquelle l'ancien pouvoir avait laissé ces catégories de la fonction publique et dont étaient victimes les anciens combattants. Elle constitue en somme un réajustement qui améliore la retraite mais qui n'entre pas en ligne de compte dans le rattrapage. Sinon, monsieur le ministre, nous ouvririons un nouveau contentieux à l'égard du monde combattant.

Vous avez dit, au début de cette discussion, que cette intégration faisait bien partie du rattrapage. J'avoue que votre argumentation ne m'a pas convaincu. En effet, si le rattrapage avait été terminé en 1982, cette intégration aurait quand même eu lieu.

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Non !

M. René Martin. Si ! C'est d'ailleurs la bonne application du rapport constant, mais pas du tout du rattrapage ! On ne peut pas et on ne doit pas considérer autrement cette mesure. Un gouvernement de gauche ne peut agir ainsi. Nous espérons, monsieur le ministre, que vous réviserez votre position.

En revanche, monsieur le ministre, nous avons pris acte avec intérêt de la proposition présentée par le Gouvernement à l'Assemblée nationale d'accorder une nouvelle tranche de rattrapage de 1,4 p. 100, ramenant le retard à 7,86 p. 100. Nous savons bien que cela représente 295 millions de francs, mais nous osons dire que nous espérons davantage. Avec 50 000 pensionnés qui disparaissent chaque année, il existe malheureusement ainsi des crédits inemployés, qu'il faut répartir aux anciens combattants.

Nous aurions aimé — et nous le souhaitons vivement — que vous annonciez au Sénat un complément de crédit permettant un nouveau rattrapage sans mettre en cause l'équilibre du budget.

De toute façon, il faut préciser l'échelonnement des mesures restant à prendre pour en finir avec le rattrapage.

Monsieur le ministre, je félicitais tout à l'heure le Gouvernement qui tenait ses promesses. Il faut les tenir jusqu'au bout, et permettez-moi de le dire, en particulier les vôtres.

Répondant à la question écrite n° 11594 du 29 mars 1982, vous avez déclaré à notre collègue député Maurice Nilès : « L'indication d'un calendrier serait donc prématurée pour le moment, mais il n'est pas exclu que des précisions puissent être fournies à ce sujet lors de l'examen de la loi de finances pour 1983. »

Nous sommes à cette échéance, monsieur le ministre, et je ne doute pas que vous nous fournissiez ce calendrier. Ce serait, pour le monde ancien combattant, une grande satisfaction sous la réserve expresse que vous assuriez le rattrapage total avant 1985.

Monsieur le ministre, votre présence dans les différents congrès d'anciens combattants atteste de votre intérêt pour leurs revendications. Vous serez donc d'accord, me semble-t-il, parce que c'est normal, pour que nous nous battions afin de voir aboutir rapidement les promesses faites.

Il ne convient pas qu'entière satisfaction soit donnée seulement au moment où le nombre de personnes concernées aura considérablement diminué. S'il y a rigueur — c'est le résultat d'une politique que nous avons, élus de gauche, ensemble condamnée — elle ne doit pas s'appliquer indistinctement à tous. Le Gouvernement ne manquera pas de constater qu'il n'y a pas une famille française qui ne compte dans ses rangs une victime de guerre ou un ancien combattant d'une ou plusieurs générations du feu. Les comportements à l'égard des anciens combattants ne peuvent qu'aider la réussite du changement. Nous espérons donc que pourra être entrevue la fin du contentieux, et je suis persuadé que vous vous y emploierez.

Certaines questions, vous le savez bien, restent encore à examiner pour les déportés et internés ; parmi eux, les déportés et internés en Algérie par le Gouvernement de Vichy à qui doit être reconnue la qualité de déporté ; les victimes de la déportation du travail auxquels doit être attribué ce titre et qui doivent pouvoir définir la pathologie de la déportation du travail ; il reste aussi des mesures à prendre pour les veuves de guerre et également pour les évadés des trains de déportation.

Je sais que vous connaissez bien les dossiers de ceux que l'on appelle les « malgré nous », enrôlés de force dans l'armée allemande. Tel fut le cas de nombre d'Aisaciens et de Mosellans. Il est anormal que, trente-sept ans après la fin de la guerre, les 250 millions de deutschemark prévus ne soient pas encore versés. Vous nous avez informé dans votre intervention de l'action que vous menez pour régler rapidement ce contentieux. Nous en prenons acte, mais nous souhaiterions une action plus pressante encore.

Il y a aussi le cas des patriotes résistants à l'occupation, les P.R.O. ; vous le connaissez bien et vous ne manquerez pas de nous préciser les moyens de le régler de façon loyale.

Je crois savoir également que vous vous êtes intéressé au sort des combattants des brigades internationales en Espagne, ces premiers combattants de la lutte contre le fascisme et le nazisme, pour la liberté. Quels droits leur sont reconnus ?

Je souhaite enfin que vous interveniez, même si cela ne dépend pas directement de votre ministère, pour que soit relevé le plafond majorable de la retraite mutualiste. Ne

convient-il pas, à ce propos, de lever les forclusions au moins jusqu'au 31 décembre 1983, afin que les anciens combattants d'Afrique du Nord puissent bénéficier de la subvention de l'Etat de 25 p. 100.

Voilà, monsieur le ministre, quelques observations qui appellent des réponses que j'espère positives de votre part. Je suis convaincu, tout en nous félicitant de votre action, que vous nous apporterez une autre information concernant des dispositions nouvelles dans le rattrapage du rapport constant. Vous avez annoncé une bonne nouvelle à l'Assemblée nationale en l'informant d'un nouveau rattrapage de 1,4 p. 100, pourquoi, monsieur le ministre, n'en faites-vous pas autant devant le Sénat, pour le plaisir du monde combattant ? C'est ce que nous espérons de vous. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Robert Schwint. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les interventions de nos deux rapporteurs ainsi que celles des collègues qui m'ont précédé. Je voudrais, monsieur le ministre, essayer de dire à mes collègues du Sénat deux choses : d'abord que le changement s'est opéré depuis le 10 mai 1981, qu'on le veuille ou non ; ensuite — et notre collègue M. Berrier le disait tout à l'heure — que les Français et quelques sénateurs ont la mémoire courte. Je vais essayer d'étayer mon propos à partir de ces deux thèmes.

J'aborde le premier. Monsieur le ministre, je voudrais rendre hommage à votre action depuis dix-huit mois. Depuis dix-huit mois, en effet, les anciens combattants ont obtenu un certain nombre de choses nouvelles qu'ils réclamaient depuis de nombreuses années et qui, enfin, sont devenues la réalité.

Quelques exemples ? Le 8 mai, jour férié ; c'est le Sénat le premier — il est vrai — qui, sur la proposition d'un certain nombre de collègues appartenant à tous les groupes, a voulu et s'est efforcé de convaincre que le 8 mai devait redevenir un jour férié. Mais rappelez-vous, mes chers collègues, au prix de combien d'efforts !

Il a fallu d'abord jouer d'astuces et dire qu'il fallait en référer à l'article L. 222-1 du code du travail pour rajouter un jour férié supplémentaire qui serait le 8 mai afin d'éviter qu'on nous applique l'article 41, ce qui n'a pas manqué d'être fait dans un premier temps, je vous le rappelle.

Il a fallu ensuite convaincre le Gouvernement de l'époque qu'on ne pouvait pas nous appliquer l'article 40 ; il fut pourtant opposé aux propositions que notre regretté collègue René Touzet avait défendues ici même au nom de la commission des affaires sociales.

Le 8 mai est enfin devenu jour férié parce que, reprenant les propositions du Sénat, l'Assemblée nationale a bien voulu voter ce texte. C'est quand même une marque de changement.

Les anciens d'Afrique du Nord, depuis longtemps déjà, par l'intermédiaire de leurs associations, réclamaient que les conditions dans lesquelles la carte de combattant leur était attribuée soient transformées et que les neuf actions de combat et de feu auxquelles ils auraient participé pendant leur séjour en Afrique du Nord soient considérées comme leur ouvrant la possibilité d'obtenir cette carte. Nous avions ici même, sur un rapport que j'avais présenté, indiqué que les anciens d'Afrique du Nord auraient la possibilité d'être considérés comme des anciens combattants selon des critères différents. L'Assemblée nationale, avec l'avis favorable du Gouvernement, a repris cette proposition et les anciens d'Afrique du Nord ont obtenu satisfaction.

Notre collègue M. Bonifay, dans l'excellent rapport qu'il nous a présenté, a dressé dans le détail le bilan positif de dix-huit mois d'actions en faveur des anciens combattants, et je voudrais, monsieur le ministre, vous en rendre hommage. Il y a effectivement un changement ; il se poursuivra puisque des mesures nouvelles sont prévues pour 1983. Elles sont, certes, modestes, mais nous sommes dans une période de rigueur budgétaire et votre département ministériel a dû s'y adapter.

L'état d'esprit dans lequel le ministre des anciens combattants mène son action a également changé. Le Parlement est désormais associé aux différentes propositions. J'ai déjà parlé du 8 mai jour férié et de la carte d'ancien combattant pour les anciens d'Afrique du Nord ; j'y ajoute la création d'une commission particulière qui examine les problèmes budgétaires, à laquelle il a bien fallu associer le président de la commission des affaires sociales du Sénat, ce dont je remercie le Gouvernement. Le changement d'état d'esprit se traduit également par la large concertation avec les associations d'anciens combattants à laquelle se livre cette commission budgétaire.

Changement d'état d'esprit encore lorsqu'il s'agit dans différents départements de reviser les pensions d'invalidité. Je vous rappelle, mes chers collègues, qu'en 1979, voilà moins de trois ans, j'avais entre les mains, à cette tribune, le rapport Lewandowski, qui constituait une mesure dangereuse envers les pensionnés anciens combattants.

Je sais que M. le ministre a bien voulu donner des instructions différentes pour que toute révision de pension ne soit pas considérée comme une demande présentée en faveur d'un ancien combattant mais simplement comme une mesure de justice.

Monsieur le ministre, il vous reste encore beaucoup à faire. Vous avez des dossiers difficiles, vous les avez énumérés : date de la fin de la guerre d'Algérie, dénomination des anciens du service du travail obligatoire, mesures concernant les anciens de Rawa-Ruska — et je sais que, là aussi, il faudra faire preuve de patience et de bonne volonté. Nous comptons sur vous pour résoudre au mieux ces dossiers. Vous avez dit tout à l'heure que vous le ferez en accord avec le Président de la République et je vous en remercie.

Nos collègues ont rappelé aussi les dossiers en instance, notamment celui qui concerne les familles de morts. Les veuves souhaiteraient l'indice 500 ou l'indice 666 au taux exceptionnel ou l'indice 333 au taux des pensions de réversion.

Les autres dossiers sont la proportionnalité des pensions, la campagne double, la représentation des anciens combattants au Conseil économique et social, comme le Sénat l'avait proposé voilà déjà quelques années.

De même, j'ai déposé une proposition de loi concernant les anciens prisonniers de guerre qui n'ont pas bénéficié des conditions de retraite au titre de la loi du 21 novembre 1973.

Mais je suis persuadé, monsieur le ministre, que vous avez le souci, en collaboration avec le Parlement et les représentants du monde combattant, de régler tous ces dossiers qui demeurent ce qu'il est permis d'appeler le contentieux des anciens combattants, mais qui s'amenuise depuis dix-huit mois.

Vous avez même, monsieur le ministre, dans votre modestie habituelle, oublié de signaler au Sénat que le plafond de la retraite mutualiste a été porté de 3 700 francs à 4 000 francs et ce, à compter du 1^{er} janvier 1983, par la loi de finances rectificative pour 1982, qui a été votée récemment par l'Assemblée nationale. Cela répond au souhait exprimé par de nombreux anciens combattants.

Il reste, enfin, le dossier concernant le délai de forclusion, dont parlait notre collègue M. Martin voilà un instant. Nous souhaiterions, pour ceux qui désirent bénéficier de cette bonification, le porter au 31 décembre 1983. J'espère qu'avec votre aide nous y parviendrons.

Je voudrais, dans un deuxième temps, dire à notre collègue M. Valcin qu'il n'y a pas un mécontentement du monde des anciens combattants — je suis bien placé pour m'en rendre compte — encore moins un mépris de la part du Gouvernement actuel et du ministre des anciens combattants, et une désinvolture à l'égard des propositions qui sont faites par le monde combattant.

C'est oublier, je crois, un passé récent. Car si le monde combattant ne partage pas son avis sur quelques propositions, il fait confiance au Gouvernement pour que ce contentieux soit réduit à néant dans les meilleurs délais.

Ayant participé, monsieur le ministre, depuis le début aux travaux de la commission tripartite, je tiens à dire que si les services du budget, vos services et vous-même ont totalement raison, sur le fond, d'inclure l'indemnité mensuelle spéciale de 1 p. 100 dans ce rattrapage, vous faites profondément erreur quant à l'esprit dans lequel cette commission a travaillé.

Nous n'avons pas fixé un rattrapage par rapport à des indices précis, mais nous avons constaté le décalage existant entre le pensionné et l'huissier de ministère, troisième groupe, dixième échelon.

Dans un premier temps, la commission tripartite avait trouvé un écart de 31,34 p. 100. Puis, des discussions eurent lieu. Trois positions très différentes se dégagèrent.

Le ministère des finances pensait que non seulement l'écart n'était pas de 31,34 p. 100, au détriment des anciens combattants, mais qu'il était de 44,95 p. 100 en leur faveur.

Les parlementaires avaient retenu le chiffre de 14,26 p. 100 et le monde des anciens combattants celui de 20,34 p. 100.

C'est par un compromis que nous sommes arrivés à ce chiffre de 14,26 p. 100. Il serait souhaitable de s'en tenir à ce chiffre-là dans le rattrapage qui sera effectué, sans vouloir inclure ceci ou cela.

Le monde combattant, qui ne vous cherche pas querelle, accepterait ce chiffre. Ainsi l'esprit dans lequel ce rattrapage du rapport constant a été effectué sera respecté par le Gouvernement qui a fait des propositions concrètes et précises pour honorer les engagements pris par le candidat à la présidence de la République.

En conclusion, je vous demanderai, monsieur le ministre, lorsque vous préparez le budget du ministère des anciens combattants, d'être plus ferme avec le ministère du budget. Vous savez qu'il reste des crédits en 1982 — 700 à 800 millions de francs — qui n'ont pas été utilisés en raison de la diminution du nombre des ayants droit et il en sera de même en 1983. Alors, pourquoi ne pas profiter de l'existence de ces crédits pour être ferme avec le ministère du budget et obtenir satisfaction ?

Monsieur le ministre, le monde combattant a confiance en vous. Il compte sur votre action et sur celle des sénateurs qui se sont toujours intéressés aux problèmes du monde combattant afin que, demain, celui-ci obtienne satisfaction et se tourne vers l'avenir, qu'est la commission historique de la paix. Les générations montantes doivent savoir les moments difficiles que les anciens combattants ont vécus, les sacrifices qu'ils ont faits pour le pays. La jeunesse de notre pays devra se souvenir que les périodes de 1914-1918 et de 1939-1945 furent difficiles et que c'est à tout prix qu'on doit sauvegarder la paix dans notre pays. *(Applaudissements sur les travées socialistes, communistes, ainsi que sur celles des radicaux de gauche.)*

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

M. Edouard Le Jeune. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, compte tenu du temps de parole qui m'est imparti, j'ai dû abréger mon intervention et cela à mon grand regret.

Les anciens combattants et les victimes de toutes les guerres ont, incontestablement, payé le plus lourd tribut de sang et de souffrances au cours des dernières décennies, pour maintenir l'indépendance de notre pays et la liberté de ses habitants. Ils sont, de ce fait, particulièrement bien placés pour apporter leur témoignage d'une valeur exemplaire, pour contribuer à assurer la continuité de la patrie et pour engager les Français dans la voie de l'union.

Aussi le monde combattant est-il tout spécialement digne d'intérêt et doit faire l'objet aussi bien de la part du Gouvernement que de la part du Parlement d'une attention toute particulière.

Sur le plan de la législation, qui codifie les droits acquis et intangibles, le rôle qui est le nôtre doit être de défendre et d'améliorer constamment cette législation, afin d'assurer plus de justice et de lui donner plus d'efficacité.

Monsieur le ministre, votre Gouvernement a donné l'impression depuis le mois de juin 1981, en prenant un certain nombre de mesures ponctuelles, de s'intéresser de façon toute particulière au monde combattant.

Aujourd'hui, dix-huit mois après votre accession au pouvoir, force est bien de reconnaître — sur ce point, je ne suis pas d'accord avec M. Schwint — qu'un très grand nombre de revendications formulées par toutes les générations du feu n'ont, malheureusement, nullement obtenu satisfaction.

Je pense tout d'abord au problème du rapport constant, dont mon excellent collègue et ami, M. Charles Ferrant, vous a entretenus tout à l'heure. Je souscris pour ma part tout à fait aux souhaits formulés notamment par l'U.F.A.C., ainsi que par l'union nationale des combattants et l'union nationale des combattants d'Afrique du Nord, d'aboutir, dans les meilleurs délais, à la réunion d'une nouvelle commission tripartite qui pourrait proposer un échéancier précis au Gouvernement, lequel devrait s'engager à le respecter dans les meilleurs délais.

Cette commission pourrait notamment examiner les problèmes restant en suspens, outre le rapport constant, à savoir le rétablissement de la proportionnalité des petites pensions, les pensions des veuves de guerre, ainsi que les pensions d'ascendants.

En ce qui concerne la retraite du combattant, les anciens combattants ayant la possibilité de prendre leur retraite à soixante ans devraient pouvoir bénéficier d'un versement au même âge et sans condition, de cette retraite.

Les combattants de la guerre de 1939-1945 souhaiteraient un assouplissement des règles d'attribution de la carte du combattant. Ils demandent en particulier que les mérites personnels ou exceptionnels de ces combattants soient pris en considération de façon plus fréquente pour obtenir cette carte et ses avantages subséquents, à savoir la retraite du combattant et la retraite mutualiste. Il conviendrait que toute citation comportant l'attribution de la croix de guerre donne automatiquement à son titulaire vocation à la carte du combattant.

Le départ en retraite devrait être facilité aux titulaires de la carte du combattant et la possibilité de partir dès l'âge de cinquante-cinq ans, avec obtention d'une retraite sans abattement ni conditions de versement à la sécurité sociale, devrait être offerte aux invalides à 60 p. 100 et plus.

A mon tour, je dirai que je suis également favorable au rétablissement du mérite combattant. Mon ami M. Ferrant en a parlé; c'est pourquoi je ne m'y attarderai pas.

L'une des dispositions contenues dans la loi de finances pour 1982, à savoir l'attribution du bénéfice d'une demi-part supplémentaire pour le calcul de l'impôt sur le revenu, a été limitée malheureusement aux anciens combattants âgés de soixante-quinze ans, célibataires ou veufs.

Cette mesure avait pourtant suscité beaucoup d'espoirs, mais les restrictions apportées par le ministère du budget sont telles qu'elles ne profitent en réalité qu'à un nombre très limité de personnes. Aussi conviendrait-il que le Gouvernement envisage un élargissement de cette mesure à tous les anciens combattants titulaires de la carte du combattant et âgés de soixante-cinq ans.

Je voudrais à présent attirer plus particulièrement votre attention sur les problèmes des anciens combattants d'Afrique du Nord.

M. Charles Ferrant vous l'a déjà indiqué, la campagne double, c'est-à-dire l'octroi de majorations pour l'avancement et de bonifications pour la retraite des fonctionnaires anciens combattants en Afrique du Nord, n'a toujours pas été accordée.

En outre, je pense qu'il conviendrait de faire cesser la rigueur anormale qui sévit dans les centres de réforme en matière d'aggravation du taux d'invalidité des anciens combattants...

M. Charles Pasqua. Très bien !

M. Edouard Le Jeune. ... et de faciliter par la suite la situation, tant dans le domaine de la vie sociale que dans celui des conditions de travail, des anciens blessés et malades titulaires d'une pension militaire d'invalidité.

Il conviendrait, dans le même ordre d'idées, d'assouplir le délai de présomption d'origine, surtout en ce qui concerne les maladies de type tropical, qui se déclarent quelquefois de longues années après le retour des anciens combattants d'Afrique du Nord. Il faudrait accélérer l'étude des dossiers de demandes de cartes de combattant qui sont en souffrance dans les offices départementaux, reconnaître la qualité de combattant volontaire en Afrique du Nord à ceux qui ont rejoint avec anticipation et sur leur demande une unité classée combattante. Il importe de délivrer le titre de reconnaissance de la nation à ceux d'entre eux qui ont servi en Algérie jusqu'au 1^{er} juillet 1974, et de poursuivre, enfin, l'effort visant à améliorer la situation matérielle des veuves des anciens combattants, hélas ! morts au champ d'honneur en Afrique du Nord.

Telles sont, monsieur le ministre, mes chers collègues, un certain nombre de dispositions qu'il conviendrait de prendre dans les meilleurs délais en faveur de cette génération du feu.

J'ose espérer, monsieur le ministre, que le Gouvernement prêterait une oreille attentive aux propos tenus au Sénat et à l'Assemblée nationale, qui ne font que traduire le profond mécontentement exprimé à de maintes reprises par les associations d'anciens combattants devant le peu d'empressement mis par le Gouvernement à tenir les si nombreuses promesses qui ont été faites au cours des campagnes électorales.

Vous êtes, monsieur le ministre, vous-même et votre majorité, comptables devant l'opinion publique des promesses non tenues. Nous en serons, bien entendu, les vigilants censeurs.

Ce budget pour 1983 ne nous satisfait pas. Aussi le groupe de l'U.C.D.P. ne le votera-t-il pas. (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P. et du R.P.R.*)

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

M. André Jouany. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme la plupart de mes collègues sénateurs-maires, j'ai eu l'occasion, lors des récentes cérémonies du 11 novembre, de rencontrer les représentants des différentes associations d'anciens combattants.

Tous m'ont fait part de leurs inquiétudes à la lecture de votre budget. Je me devais de vous le dire.

Ce budget concerne quatre millions de personnes. Ces Français et ces Françaises ont déjà payé un lourd tribut à la nation. Ils méritent plus que quiconque notre reconnaissance, qui ne doit pas se traduire uniquement par des mots.

Si, en 1982, votre budget, monsieur le ministre, a été un budget de progrès et d'innovation, celui-ci, hélas ! marque une stagnation, pour ne pas dire une certaine régression.

Le budget de l'Etat pour 1983 se situe dans un contexte de rigueur — nous en sommes tous conscients — mais les anciens combattants ont déjà donné beaucoup. Ils attendent depuis trop longtemps déjà le règlement de leurs problèmes. Nous n'avons pas le droit de les décevoir.

Pourtant, il est vrai que les anciens combattants apprécient, comme je l'apprécie moi-même, votre travail, votre sens du dialogue, votre souci de faire avancer leurs revendications et leurs droits et ils sont sensibles à votre vif désir de tenir les engagements pris par le Président de la République à leur égard.

Ils n'oublient pas les mesures prises depuis le 10 mai 1981, en particulier la restauration du 8 mai jour férié, fait qui a été déjà cité, la déconcentration de l'attribution des titres de Résistance, la prise en compte pour la retraite des périodes de Résistance des combattants volontaires, l'amélioration des conditions d'attribution de cartes de combattants aux anciens d'Afrique du Nord.

Mais il reste des problèmes maintes fois évoqués pour lesquels aucune solution satisfaisante n'a encore été donnée.

La préoccupation majeure des anciens combattants est — je n'ai pas besoin de vous le préciser, monsieur le ministre — le rattrapage du retard du rapport constant, estimé par la commission tripartite à 14,26 p. 100.

Nous n'en sommes encore qu'à 9,26 p. 100...

Pourtant, en 1981, lors du collectif budgétaire, un premier geste avait été accompli et les anciens combattants avaient été heureux de ce premier rattrapage de 5 p. 100. Enfin, un gouvernement commençait à tenir compte de l'existence du contentieux et de la nécessité de le régler !

Hélas ! il n'y a rien eu en 1982, si ce n'est la revalorisation des pensions de 1 p. 100, portant l'indice de référence de 179 à 181.

Pour 1983, vous avez annoncé, monsieur le ministre, une nouvelle tranche de rattrapage de 1,40 p. 100. A compter du 1^{er} janvier 1983, l'indice 186 se substituera donc à l'indice 181 et 295 millions supplémentaires s'inscriront à votre budget.

Les anciens combattants — j'en suis certain — ont pris bonne note de cet effort positif, mais qui reste bien insuffisant.

Les engagements pris prévoyaient le rattrapage complet du rapport constant pour 1984. Vous indiquez actuellement 1986 !

Vous avez confirmé devant l'Assemblée nationale que le rattrapage de 14,26 p. 100 représentait effectivement un engagement prioritaire du Gouvernement vis-à-vis du monde combattant. C'est pour cette raison que je vous demande de faire un pas de plus, monsieur le ministre.

Les associations d'anciens combattants connaissent nos difficultés budgétaires, mais elles souhaitent que soit établi un échéancier précis et chiffré pour ce rattrapage, ce qui me paraît indispensable.

Par ailleurs, permettez-moi, monsieur le ministre, de vous faire remarquer combien il est regrettable, à un moment où la priorité des priorités est donnée à l'emploi, que votre projet de budget prévoie la suppression de cent postes dans les services extérieurs de votre ministère. Vous avez indiqué que cette suppression d'emplois n'entraînerait aucun licenciement, les postes supprimés étant vacants et, de surcroît, les dossiers à traiter devenant de moins en moins nombreux.

Je ne partage pas tout à fait votre point de vue. L'office national des anciens combattants a un besoin urgent de personnel et souhaiterait que les crédits correspondant aux postes non pourvus puissent être affectés à son budget. Cela permettrait à ses services départementaux d'assumer l'ensemble de leurs tâches dans de meilleures conditions.

Enfin, monsieur le ministre, je ne veux pas terminer mon allocution sans appeler votre attention sur la situation des vétérans de la première guerre mondiale au regard des attributions de la croix de la Légion d'honneur. J'ai assisté, voilà un mois, à une remise de Légion d'honneur à un ancien combattant de la guerre 1914-1918. Il avait 88 ans...

Je déplore vivement l'insuffisance des contingents de Légion d'honneur réservés aux anciens de 1914-1918, mais surtout la lenteur excessive de l'instruction des dossiers.

Il ne reste que 150 000 survivants des anciens combattants de 1914-1918. Quelques milliers seulement ont été décorés. De nombreux dossiers sont encore en attente.

Il est inadmissible que, soixante-cinq ans après, les anciens combattants ayant les titres nécessaires ne puissent accéder à l'ordre de la Légion d'honneur, sinon à titre posthume !

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques remarques que je tenais à formuler au nom des sénateurs radicaux de gauche. Elles n'enlèvent rien à la confiance que nous vous témoignons, certains que vous ne manquerez pas de faire le maximum d'efforts afin que les engagements du Président de la République soient tenus.

J'espère que, tout à l'heure, à cette tribune, vous nous en donnerez l'assurance. (*Applaudissements sur les travées des radicaux de gauche, ainsi que les travées socialistes et communistes.*)

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

M. Marcel Rudloff. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lors de chaque discussion budgétaire consacrée au ministère des anciens combattants, les parlementaires d'Alsace et de Moselle — vous l'avez été suffisamment longtemps et vous vous êtes livré vous-même à cet exercice à plusieurs reprises, monsieur le ministre — viennent exposer au Gouvernement et à leurs collègues les situations particulières de certaines catégories de victimes de guerre d'Alsace et de Moselle. Il s'agit d'un droit local dont nous nous serions bien passés, puisqu'il est le fruit d'une situation de fait résultant d'une violation flagrante du droit des gens de 1940 à 1944.

Ce que je vais dire n'est pas nouveau pour vous, monsieur le ministre, mais il faut rappeler un certain nombre de situations tout à fait paradoxales, car le temps passe et les schémas juridiques ne se modifient pas suffisamment.

Je prends les exemples les plus caractéristiques, dont certains d'ailleurs ont été déjà évoqués par notre collègue M. René Martin.

Tout d'abord, la situation de ceux qui ont été expulsés en 1940, dont le cas n'est pas pris en considération en vue d'une réparation morale, ni même dans le calcul du temps du réfractariat pour ceux qui, par la suite, ont fait partie des classes mobilisables par les Allemands.

Je citerai ensuite la situation spécifique de ceux qui sont partis volontairement après l'annexion de fait de 1940, pour les uns kaffkaïenne, pour les autres dramatique. Ils ne bénéficient pas du titre de réfractaire s'ils ne font pas partie des classes mobilisables. S'ils font partie des classes mobilisables, la période de réfractariat n'est prise en considération qu'à la date où les Allemands ont mobilisé, c'est-à-dire que nous aboutissons à cette situation extraordinaire que c'est un acte commis en violation du droit des gens qui sert de base à une prestation légale française !

Il n'y a rien pour les réfractaires au service du travail obligatoire et pas davantage pour les réfractaires au service auxiliaire dans la défense anti-aérienne.

Une différenciation est faite parmi les évadés ; là on reprend le droit des gens. Sont évadés ceux qui ont passé la frontière suisse pour échapper à l'incorporation de force dans la Wehrmacht. En revanche, ceux qui ont quitté l'Alsace par les lignes de démarcation, par les zones interdites des Vosges ne sont pas considérés comme des évadés parce que, au regard du droit des gens, la frontière des Vosges n'a jamais été une frontière pendant la guerre, car elle ne résulte d'aucun traité de paix. Mais les risques étaient identiques et vous admettez aisément que ceux qui sont dans cette situation ne comprennent pas, eux, la différence.

Vous me direz que la situation se prolonge depuis trente ans et qu'elle n'a pas abouti à des situations bien dramatiques. C'est vrai. Mais vous savez aussi que l'amertume demeure.

Cette incompréhension éclate, maintenant surtout, au grand jour parce que, pour beaucoup de fonctionnaires et d'agents, arrive la fin de la vie active, donc le calcul de la retraite. C'est là qu'apparaît de nouveau un contentieux douloureux, irritant, qui fait qu'un certain nombre d'années de service ne sont pas prises en compte.

Je cite de mémoire : pour ceux qui se sont évadés de la Wehrmacht et qui veulent bénéficier de la retraite anticipée, le temps pris en compte est celui qui est passé à la Wehrmacht, de sorte qu'un avantage est donné à ceux qui sont restés plus longtemps dans l'armée allemande par rapport à ceux qui se sont évadés plus vite. Comprenne qui pourra ! Je reconnais que le texte est cohérent, mais c'est une cohérence qui passe difficilement la rampe ; vous êtes, monsieur le ministre, tout à fait bien placé pour le savoir.

De même, compte pour le calcul de l'ancienneté et de la majoration, le temps passé dans l'armée allemande, que l'on additionne. Encore une fois, une sorte de prime est donnée à ceux qui sont restés plus longtemps par rapport à ceux qui se sont évadés.

Tout cela, monsieur le ministre, pour vous dire ce que vous savez déjà mais que je me dois de vous rappeler, c'est qu'il convient à un moment ou à un autre de trouver enfin d'autres schémas, de trouver d'autres moyens de raisonner juridiquement afin que ces situations paradoxales trouvent une meilleure compréhension.

Dans l'immédiat, j'ai deux problèmes beaucoup plus pressants à vous soumettre et vous les connaissez.

Tout d'abord, celui des incorporés de force et les 250 millions de D.M. résultant de l'accord passé le 31 mars 1981. Je ne doute pas que vous fassiez tous les efforts nécessaires pour amener le gouvernement allemand au règlement de cette indemnité. Je sais que vous avez installé une fondation pour la distribution de l'argent, une fois qu'il sera arrivé, puisque j'ai la joie de l'accueillir dans les bâtiments du conseil régional d'Alsace, où j'ai eu le plaisir de vous saluer lors de l'installation de cette fondation, mais, pour le moment, cette fondation est chômeuse : l'argent n'arrive pas et le gouvernement allemand ne se presse pas pour toutes sortes de raisons de politique intérieure et de politique extérieure.

Alors je crois, et je le dis vraiment sans aucun esprit de polémique, que la seule solution pour accélérer le règlement est celle qu'avait suggérée M. le député Laurain qui avait estimé, à l'époque, qu'il s'agissait d'une créance de l'Etat français à l'égard des « malgré nous ». Et à ce moment-là, la dette de l'Allemagne s'exprimera, non pas à l'égard des X mille braves alsaciens et mosellans incorporés de force, mais ce sera une dette à l'égard de l'Etat français qui, lui, est un créancier autrement puissant.

Pour débloquer la situation et pour la faire avancer, en dépit des efforts que vous pourrez faire par ailleurs — et que je ne discute pas — le seul moyen de transformer cette créance en créance de l'Etat français. Je pense que M. le ministre Laurain n'oublie pas ce qu'avait dit M. le député Laurain, contrairement au roi de France qui oubliait ce qu'avait dit le duc d'Orléans. Mais vous n'êtes ni roi, ni duc, et je pense qu'un ministre a le droit de se souvenir de ce qu'un député a dit.

Je voudrais dire encore quelques mots, pour conclure, sur les problèmes, également irritants, rencontrés par les anciens internés ou prisonniers dans les camps russes. C'est encore un de ces paradoxes de l'histoire, puisque les Alsaciens sont obligés de faire comprendre que le temps passé sous l'uniforme allemand dans des camps ouverts par une armée alliée doit compter comme temps d'internement. Les affaires, petit à petit, ont été réglées pour le plus célèbre et le plus grand des camps, celui de Tambow. Mais vous savez que subsistent des difficultés pour d'autres camps. Elles peuvent paraître, avec le recul, dérisoires. C'est notamment une difficulté de localité. Comme les noms russes ne sont ni faciles à écrire, ni faciles à prononcer, un grand nombre de nos compatriotes qui ont été internés dans des camps en Russie, en Estonie, en Lettonie ou en Pologne annexée, trouvent difficilement le nom du camp et n'arrivent plus à se justifier.

Or, on emploie à leur égard le schéma juridique classique, celui de modes de preuves complets. Il faut démontrer, carte géographique à l'appui, l'emplacement du camp, son identité, le temps et la durée de l'internement. Il faudrait, je pense, monsieur le ministre, faciliter les modes de preuves et au besoin, comme la preuve dépend du pouvoir réglementaire, faciliter les modes de preuves, à la fois pour la localisation des camps et pour la période passée dans ces camps. Pour cela, il suffirait, à mon avis, de donner une plus grande valeur aux témoignages des compagnons d'internement ou d'emprisonnement.

Telles sont, monsieur le ministre, les quelques observations que je voulais vous faire pour le court terme. Vous savez aussi, et c'est par là que je terminerai, que les associations répètent inlassablement les mêmes revendications depuis de longues années. Leur amertume ne se dissipe pas. Vous savez aussi que, surtout dans nos régions, les blessures morales sont les plus longues à guérir. Il n'y a rien de plus grave, pour des milliers d'anciens combattants de certaines provinces, que de se croire incompris. Comme ces blessures morales sont les plus longues à guérir, le temps qui passe ne les guérit pas et l'amertume reste forte chez un grand nombre de nos compatriotes, alsaciens et mosellans. (*Applaudissements.*)

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

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais d'abord remercier MM. Tomasini et Bonifay de leurs rapports ainsi que, bien entendu, les membres des deux commissions et tous les intervenants qui ont été amenés à étudier en détail mon projet de budget. Si vous me le permettez, je répondrai, d'abord, aux observations et conclusions de la commission des affaires sociales.

En prenant comme point de départ le problème du rapport constant, je tiens à répéter que l'effort gouvernemental est sans précédent. Il n'est pas besoin, en effet, de rappeler que c'est par un procédé quelque peu dilatoire que le précédent gouvernement n'avait pas pris en compte les conclusions de la commission tripartite, et je n'accepte pas que ceux qui soutenaient ce gouvernement nous donnent maintenant des leçons...

MM. Robert Schwint et Noël Berrier. Très bien !

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. ... et nous parlent de mépris. Non, le mépris, c'était avant ; maintenant, c'est le respect, la concertation et le dialogue.

Pour ma part, j'ajoute aux 5 p. 100 du collectif de 1981 le 1 p. 109 constitué par l'intégration de l'indemnité mensuelle spéciale et le 1,40 p. 100 qui résulte d'un amendement adopté à l'unanimité par l'Assemblée nationale.

Je répète qu'à partir du moment où l'indice de référence admis par tout le monde a évolué par l'effet des mesures que je viens d'indiquer, le rattrapage global est évalué en pourcentage à 7,40, c'est-à-dire que l'indice de base 170 est passé à 186.

D'ailleurs, M. le rapporteur de la commission des finances ne s'y est pas trompé lorsqu'il a déclaré être favorable à l'adoption des articles 56 et 57.

Quant au calendrier du rattrapage, je voudrais qu'un malentendu soit dissipé définitivement.

En avril 1981, le candidat à l'élection présidentielle, François Mitterrand, a écrit au président de l'U.F.A.C. pour lui dire qu'il ferait en sorte que le Gouvernement adopte une première étape de 5 p. 100 la première année, ce qui représentait effectivement un tiers du total sur un an. On en a conclu un peu hâtivement que puisqu'il y avait un tiers sur un an il suffirait de trois ans pour rattraper l'ensemble du retard.

Je voudrais donc dissiper ce malentendu : jamais le Président de la République n'a pris l'engagement de rattraper en trois ans le retard total.

Pour ce qui concerne le reste du contentieux — et je répons par-là même globalement à tous les intervenants — la situation est la suivante : s'agissant d'abord des familles des morts, sujet qui a été abordé par de nombreux intervenants, de toute évidence, le coût budgétaire de la normalisation de l'indice 500 serait infime, puisque 1 060 veuves et 1 560 orphelins seulement sont au taux normal, à l'indice 463,5. Si l'on ajoute les bénéficiaires du taux de réversion, le montant de la dépense s'élèverait seulement à un peu plus de 8 millions de francs.

Toutefois, compte tenu du rapport établi par la loi entre les trois taux de pension de veuves — normal, réversion et spécial — la mesure aurait pour effet, en plus de l'augmentation de 36,5 points pour le taux normal, de majorer de 24 points le taux spécial, ce qui entraînerait une charge de 565 millions de francs pour le budget de la nation.

Pour ce qui est, donc, des familles des morts et de la proportionnalité des pensions, mon intention, comme celle du ministre chargé du budget est d'établir avec les associations représentées dans la commission prébudgétaire un calendrier.

Vous comprendrez que, conformément au vœu de ces mêmes associations, tout notre effort a été axé sur la mesure qui concerne l'ensemble des pensionnés, c'est-à-dire le rattrapage du rapport constant pour lequel l'échéance se situe au budget de 1986. Tout n'était pas possible immédiatement et en une seule fois. Je comprends l'impatience de certains, mais je leur demande aussi de mesurer, dans le contexte actuel, la volonté du Gouvernement.

D'autres observations ont été formulées qui visent à la représentation des anciens combattants au Conseil économique et social. Cette question est en cours d'étude au plus haut niveau. Pour ma part, j'y suis évidemment très favorable. En tout état de cause, une solution interviendra prochainement.

La question de la définition d'un statut des évadés me permet de rappeler que j'ai entrepris une concertation de laquelle il est résulté que les différentes associations devaient établir un projet commun de statut qui me serait ensuite soumis. A ce jour, je ne suis pas encore en possession d'un tel document.

Comme je vous l'ai dit au cours de ma première intervention — et là je répons à plusieurs sénateurs et en particulier à M. Rudloff — la conclusion heureuse de l'indemnisation des incorporés de force dépend de la volonté du parlement allemand. Cependant, je le répète, en étroite concertation avec M. le ministre des relations extérieures, nous suivons cette affaire de très près.

Aux termes de l'accord franco-allemand du 31 mars 1981, la République fédérale d'Allemagne s'engageait à verser une contribution financière s'élevant à 250 millions de deutschemarks à une fondation « Entente franco-allemande », pour dédommager les incorporés de force dans l'armée allemande, ou leurs ayants cause. L'accord prévoyait que chacune des deux parties notifierait à l'autre l'accomplissement des formalités requises pour l'entrée en vigueur de l'accord.

Pour ce qui concerne la partie française, l'acte de déclaration de la fondation de droit local dénommée « Entente franco-allemande » a été approuvé par décret du ministère de l'intérieur en date du 2 septembre 1981. Cette fondation a été mise en place à Strasbourg le 16 novembre suivant. Je remercie M. le sénateur Rudloff de nous « abriter » au conseil régional à Strasbourg. Le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne en a été avisé immédiatement par le ministère des relations extérieures.

A ce jour, le vote des crédits par la partie allemande se trouve bloqué à la commission des finances du Bundestag, malgré l'effort déployé par M. Cheysson, ministre des relations extérieures. J'ajoute qu'il n'y a pas de sommet franco-allemand sans que la question soit posée.

Je me suis engagé par ailleurs à régler simultanément le problème des patriotes résistant à l'occupation, les P. R. O., qui pour s'être soustraits à l'incorporation de force se sont vus, eux, ou leurs familles, incarcérés dans des camps spéciaux.

Enfin, pour terminer avec l'un des problèmes spécifiques à l'Alsace-Moselle qui ne sont pas encore réglés actuellement, un projet de statut des patriotes réfractaires à l'annexion de fait, les P. R. A. F., est en bonne voie d'élaboration après concertation avec les intéressés.

Il reste d'autres problèmes à régler puisque l'annexion de fait a créé des situations extrêmement complexes.

Les questions de l'attribution du bénéfice de la campagne double au profit des combattants d'Afrique du Nord et celle qui est relative à l'accroissement du budget de la Légion d'honneur accordée aux combattants de 1914-1918 ne relèvent pas *stricto sensu* de mes attributions. Si je suis, naturellement, favorable à toute mesure qui améliore le sort de nos ressortissants ou qui contribue à leur rendre un hommage particulier, compte tenu de ce qu'ils ont fait pour la patrie, mes autres collègues du Gouvernement, eux aussi sensibles aux mêmes préoccupations, doivent cependant prendre en compte toutes les incidences que chacune peut avoir.

En ce qui concerne les décorations, je voudrais vous apporter quelques précisions supplémentaires.

Le ministre des anciens combattants, en tant que tel, n'est pas habilité à délivrer la Légion d'honneur aux anciens combattants de 1914-1918 *ès qualités*. Il ne dispose que d'un contingent très limité, réservé aux associations d'anciens combattants ainsi qu'aux déportés et internés résistants.

Le contingent annuel dont je dispose est le suivant : Légion d'honneur pour les associations d'anciens combattants, un commandeur, six officiers, vingt chevaliers ; pour les déportés et internés résistants, un commandeur, huit officiers, vingt chevaliers ; pour l'Ordre national du mérite, où il n'existe qu'une seule rubrique, je dispose de cinq commandeurs, de vingt-cinq officiers et de cent dix chevaliers. Ce sont les seules possibilités qui me sont offertes.

Les autres possibilités de nomination des anciens combattants dans les ordres nationaux relèvent, d'une manière générale, du ministère de la défense, en particulier les attributions à titre militaire aux anciens combattants de 1914-1918.

Pour ce faire, au cours de l'année 1982, le ministre de la défense a disposé de 1 190 croix. On peut se rendre compte de la modicité du contingent par rapport aux 130 000 survivants.

Dans ces conditions, il apparaît très difficile d'accorder la décoration à l'ensemble de ces anciens combattants.

Toujours dans le domaine des décorations, je suis personnellement favorable au rétablissement de l'ordre du mérite combattant, dont certains d'entre vous ont parlé. Les concertations et les études nécessaires vont être mises en œuvre.

Je voudrais maintenant parler des emplois réservés.

Je confirme que deux projets de loi vont être très prochainement soumis au conseil des ministres. Ils vont améliorer sensiblement la situation des handicapés qui postulent ces emplois.

Pour ce qui concerne l'exigence d'une déconcentration de la procédure d'attribution de la carte C.V.R. — combattant volontaire de la Résistance — je peux vous annoncer qu'un

arrêté ministériel devrait intervenir d'ici à la fin de cette année, qui en permettra la délivrance à l'échelon départemental en cas d'unanimité.

Les questions concernant la mutualité combattante échappent à ma compétence — ce n'est pas pour autant que je m'en désintéresse.

Je rappelle que les possibilités d'adhésion ont été, à mon initiative, prolongées jusqu'au 1^{er} janvier 1983 pour les participants aux opérations d'Afrique du Nord titulaires du titre de reconnaissance de la nation.

Une nouvelle prorogation de ce délai n'est pas envisagée. En effet, le caractère exceptionnel de la dérogation avait été nettement indiqué. De plus, bon nombre de titulaires du titre de la reconnaissance de la nation pourront, avec les nouvelles dispositions législatives, bénéficier de la carte du combattant, ce qui leur permettra d'adhérer à la mutualité combattante dans les conditions du droit commun.

Je suis toujours prêt à défendre auprès de mes collègues ministres chargé du budget ou chargé des affaires sociales et de la solidarité nationale, les intérêts des anciens combattants mutualistes.

C'est pourquoi je confirme ce qu'a dit tout à l'heure mon ami Schwint : je suis heureux de souligner devant le Sénat que le plafond de la retraite mutualiste sera réhaussé de 3 700 à 4 000 francs, le 1^{er} janvier 1983, disposition adoptée par l'Assemblée nationale.

L'article 12 VI-1 de la loi de finances pour 1983 réserve aux seuls contribuables célibataires, divorcés ou veufs, âgés de plus de soixante-quinze ans et titulaires de la carte du combattant ou d'une pension servie au titre du code des pensions militaires, d'invalidité et de victimes de guerre, le bénéfice d'une demi-part supplémentaire de quotient familial. Le même avantage est accordé aux veuves de plus de soixante-quinze ans.

Sont exclus du champ d'application de cette mesure ceux des titulaires de la carte du combattant ou d'une pension de guerre âgés de plus de soixante-quinze ans qui sont mariés. Ces dispositions ont été reprises dans l'article 195 du code général des impôts.

De nombreuses réclamations ont été formulées tant par les associations que par les parlementaires pour que soit rectifiée la rédaction de l'article de loi excluant les anciens combattants mariés.

J'ai, de mon côté, attiré l'attention du ministre délégué chargé du budget, seul compétent en la matière, sur cette même question. M. Laurent Fabius a répondu, dans le *Journal officiel* du 30 août 1982 : « Le problème évoqué fait actuellement l'objet d'un examen très attentif. »

Examinons d'autres problèmes catégoriels, et d'abord celui des internés en Afrique du Nord. Le problème posé par cette catégorie de victimes civiles de la guerre 1939-1945 est la reconnaissance de la qualité de déporté politique pour ceux des revenus des camps et prisons de France transférés dans les prisons et camps d'Algérie en 1941.

Nous nous heurtons en la matière à deux obstacles : l'un juridique, l'autre qui recouvre l'histoire.

Les dispositions statutaires en vigueur prévues par le code des pensions militaires d'invalidité ne permettent de reconnaître le titre de déporté qu'aux personnes qui ont été transférées par l'ennemi hors du territoire national ou incarcérées dans un territoire exclusivement administré par l'ennemi. Or, les transferts en Afrique du Nord ne sont pas le fait de l'ennemi. Les détentions n'ont pas été subies en mains ennemies ou dans des prisons ou camps administrés par lui.

A cet obstacle de droit s'ajoute la spécificité de la condition de la déportation. Celle-ci avait pour objectif unique l'extermination des individus qui se trouvaient dans les camps dits de concentration.

Aussi dures que furent les conditions subies par ceux qui firent l'objet d'une détention dans les prisons et camps des trois départements d'Algérie, Barberousse et Maison-Carrée, il n'est pas possible d'assimiler cette détention à la déportation en tant que telle.

En ce qui concerne les évadés des trains de déportation, les statuts des déportés résistants et politiques ont été établis pour réparer les dommages physiques occasionnés par les conditions de détention particulière dans les camps de concentration, conditions qui n'avaient pas eu leur équivalent dans l'histoire.

Il ne s'agit pas de récompenser une activité résistante qu'ils ne sont pas les seuls à avoir menée.

Les évadés des trains de déportation qui ont participé à ces mêmes activités résistantes n'ont pas subi ces conditions de détention. Ils ne sauraient donc prétendre au statut de déporté.

Le problème des brigades internationales n'est pas perdu de vue. Des contacts ont été pris avec le ministère des relations extérieures afin de connaître le sort réservé par les divers pays, notamment l'Espagne, aux anciens des brigades internationales, et ces éléments permettront une étude de cette question.

Je conclus en évoquant la commission de l'information historique pour la paix.

Tout le monde, je crois, a reconnu la nécessité de l'information historique, du civisme et de la vigilance, mais vous avez posé la question des moyens offerts à cette commission.

Ses crédits de fonctionnement s'élèvent à 2 millions de francs. Ses moyens propres peuvent apparaître modestes eu égard à l'objectif qui lui est assigné.

Cependant, il ne faut pas perdre de vue que l'action de la commission s'articulera sur les services extérieurs du ministère — directions interdépartementales et services départementaux — et qu'elle implique également la collaboration pleine et entière et déjà acquise des associations, ce qui permet d'envisager un résultat positif dépassant de beaucoup la portée des moyens budgétaires.

Cette commission de l'information historique pour la paix est destinée, par l'analyse des causes et des conséquences des guerres, à susciter la vigilance, en particulier des jeunes générations, vis-à-vis de toute résurgence possible des facteurs de guerre, tels que le nazisme et le racisme.

Il ne s'agit pas du tout de promouvoir une sorte de pacifisme inconditionnel et irresponsable mais, au contraire, de développer la vigilance et l'esprit de défense.

Je dirai, en terminant, que les associations d'anciens combattants, qui aspiraient depuis toujours à un dialogue avec la jeunesse, ont maintenant d'une façon structurelle cette possibilité d'engager le dialogue avec les jeunes générations puisque, dans la commission de l'information historique pour la paix, il existe une structure qui permet ce dialogue permanent entre les représentants d'associations d'anciens combattants et ceux d'associations de jeunesse. Tous ensemble, nous construirons la paix sur le civisme et sur la vigilance.

Je vous remercie de votre attention et, une fois de plus, je vous soumetts ce projet de budget pour 1983, qui constitue la suite d'une progression normale en vue de la satisfaction des revendications du monde combattant. (*Applaudissements sur les travées socialistes, communistes et des radicaux de gauche.*)

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

Nous allons examiner les crédits concernant le ministère des anciens combattants et figurant à l'état B, ainsi que les articles 56 et 57 du projet de loi.

ETAT B

M. le président. « Titre III..... plus 21 619 313 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le crédit figurant au titre III.

(*Le crédit est adopté.*)

M. le président. « Titre IV..... plus 1 145 240 000 francs. »

Par amendement n° 115, M. Bonifay, au nom de la commission des affaires sociales, propose de réduire ce crédit de 23 929 489 932 francs et, en conséquence, de ramener le montant des mesures nouvelles à moins 22 784 249 932 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis. Monsieur le président, mes chers collègues, je voudrais simplement rappeler ce que j'ai déjà précisé dans mon rapport, à savoir que la commission des affaires sociales, dans sa majorité, a décidé de voter cet amendement de suppression des crédits.

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Monsieur le rapporteur pour avis, je serais véritablement heureux si, dans le souci de défendre les véritables intérêts du monde combattant, vous acceptiez de retirer cet amendement.

En effet, il tend à pénaliser tous les ressortissants que vous dites vouloir protéger dans leurs droits. La responsabilité vous en incomberait et les associations d'anciens combattants jugeront.

M. le président. L'amendement est-il maintenu ?

M. Charles Bonifay, rapporteur pour avis. Malheureusement, je n'ai aucun mandat de la commission pour retirer cet amendement. Je ne peux donc que le maintenir.

M. Robert Schwint. Je demande la parole contre l'amendement.

M. le président. La parole est au président Schwint.

M. Robert Schwint. Monsieur le président, c'est au nom du groupe socialiste que j'interviens et non en ma qualité de président de la commission des affaires sociales.

Mes chers collègues, à maintes reprises le Sénat a fait de telles propositions de suppression des crédits du ministère des anciens combattants. Mais, c'était à une période où aucune mesure nouvelle n'intervenait.

Or, comme je l'ai fait remarquer tout à l'heure à la tribune, ce budget, qui est le prolongement du budget de 1982, bien qu'il marque, c'est vrai, une certaine atténuation, témoigne de la volonté du Gouvernement de régler au mieux le contentieux du monde combattant, notamment par l'inscription d'un certain nombre de crédits qui permettent à la fois un rattrapage du rapport constant et l'amélioration du sort de certaines catégories d'anciens combattants.

Ce budget, malgré une augmentation modeste, apporte néanmoins certaines satisfactions, d'autant que l'esprit dans lequel M. le ministre propose, en accord avec le monde combattant, un certain nombre de mesures, participe, grâce à la concertation, à une amélioration de la condition des anciens combattants.

Pour toutes ces raisons, nous ne saurions considérer que ce budget est négatif et qu'il est possible de rejeter, non pas simplement les mesures nouvelles, mais les services votés.

Le groupe socialiste s'oppose donc vivement à l'adoption de l'amendement proposé par M. le rapporteur pour avis au nom de la commission des affaires sociales.

M. Fernand Lefort. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Lefort, pour explication de vote.

M. Fernand Lefort. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, inutile de vous dire que le groupe communiste se prononce contre l'amendement n° 115.

Mon ami René Martin a rappelé que le Gouvernement avait tenu nombre des engagements qu'il avait pris, comme le 8 mai devenu jour férié ainsi que de nouvelles modalités d'attribution de la carte du combattant aux anciens d'Afrique du Nord. Par ailleurs, le rattrapage des 14,26 p. 100 pour le rapport constant a commencé dès juillet 1981 en ce qui concerne les pensions ; en effet, 5 p. 100 ont été accordés.

Mais il faut rappeler également que l'ancienne majorité, durant des décennies, n'avait rien donné. Certes, nous aurions souhaité que de nouvelles mesures interviennent en juillet 1982 ; mais en raison de la situation financière léguée par l'ancienne majorité, le Gouvernement n'a pris aucune décision nouvelle en 1982.

Pour 1983, il propose d'intégrer l'indemnité spéciale accordée aux fonctionnaires des catégories « C » et « D ». Nous nous en félicitons ; d'autant que cette disposition prend effet au 1^{er} janvier 1982. Mais nous voudrions être bien d'accord sur le fait que cette indemnité n'affecte en rien les 14,26 p. 100.

Lors de la discussion à l'Assemblée nationale, le Gouvernement a consenti un rattrapage de 1,40 p. 100, ce qui porte le total du rattrapage à 6,40 p. 100 sur les 14,26 p. 100. Nous accordons à ce geste toute l'attention qu'il mérite et remercions le Gouvernement de son effort : en effet, durant vingt ans, l'ancien pouvoir s'était refusé à tout.

En accord avec les anciens combattants, il nous serait agréable, monsieur le ministre, nonobstant l'amendement n° 115, que le Gouvernement nous propose un crédit supplémentaire afin d'accorder un rattrapage supérieur. Peut-être cela sera-t-il fait lors d'une deuxième lecture ? Nous nous permettons d'insister sur ce point auprès de M. le ministre et cela sans méconnaître les difficultés auxquelles il est confronté.

En tout cas, il n'appartient pas aux élus de la majorité réactionnaire du Sénat (*Murmures et protestations sur les travées du R. P. R.*), eux qui ont tout accepté dans le passé, de se faire les censeurs de l'action gouvernementale pour chercher à se dédouaner, voulant faire oublier qu'ils ont tous voté, chaque année, des lois de finances qui n'apportaient rien aux anciens combattants. (*Nouvelles protestations sur les mêmes travées.*)

M. Robert Schwint. C'est très juste !

M. Fernand Lefort. Cet après-midi, nous avons sans cesse entendu parler des 14,26 p. 100 qui sont le résultat d'un compromis qui est intervenu à la commission tripartite. Mais la décision est bien antérieure au 10 mai 1981 ! Le secrétaire d'Etat d'alors, qui appartenait à ce côté-ci de l'assemblée (*L'orateur désigne la droite de l'hémicycle.*), s'opposait alors obstinément aux 14,26 p. 100. Aujourd'hui, entendre ceux qui ont sans cesse soutenu l'ancien pouvoir parler constamment de ces 14,26 p. 100 n'est pas convenable. Un peu de décence de leur part serait de mise !

Il est évident que, depuis un an et demi, un effort gouvernemental sans précédent a été accompli. Eh bien ! même si c'est M. Bonifay qui présente l'amendement au nom de la commission des affaires sociales, nous voterons contre, afin de préserver des crédits qui constituent une avancée — bien qu'elle soit insuffisante — pour résoudre les problèmes du monde combattant.

M. Robert Schwint. Je demande la parole.

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

M. Robert Schwint. En fait, monsieur le président, je n'ai pas entendu l'avis de la commission des finances. Serait-il possible de lui demander de le formuler ?

M. le président. Il convient effectivement de le lui demander, monsieur Schwint, et je vous remercie de votre intervention.

Quel est l'avis de la commission des finances ?

M. René Tomasini, rapporteur spécial. Elle s'en remet à la sagesse du Sénat, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 115, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe du rassemblement pour la République.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(*Le scrutin a lieu.*)

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

Le scrutin est clos.

(*Il est procédé au comptage des votes.*)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 55 :

Nombre des votants	296
Nombre des suffrages exprimés	291
Majorité absolue des suffrages exprimés .	146
Pour l'adoption	185
Contre	106

Le Sénat a adopté.

En conséquence, les crédits figurant au titre IV sont supprimés.

Article 56.

M. le président. « Art. 56. — Au premier alinéa de l'article L. 8 bis du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, l'indice 181 est substitué à l'indice 179 à compter du 1^{er} janvier 1982 et l'indice 186 est substitué à l'indice 181 à compter du 1^{er} janvier 1983. »

Par amendement n° 116, MM. Rabineau, Ferrant, Edouard Le Jeune, Bouloux, Rudloff, Boileau, Bohl, Chupin, Dubanchet, Herment, Le Breton, Le Montagner, Malécot, Mont, PrévotEAU, Rausch, Virapoullé, les membres du groupe de l'U. C. D. P. et M. Collomb proposent de rédiger comme suit cet article :

« Au premier alinéa de l'article L. 8 bis du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre, l'indice 192 est substitué à l'indice 179 à compter du 1^{er} janvier 1983 et l'indice 204 est substitué à l'indice 192 à compter du 1^{er} janvier 1984. »

La parole est à M. Ferrant.

M. Charles Ferrant. Le Gouvernement s'était engagé initialement à régler d'ici à 1984 le contentieux opposant le monde combattant et les pouvoirs publics sur le rapport constant.

Le présent amendement traduit fidèlement cet engagement en prévoyant de porter, le 1^{er} janvier 1984, à 204 l'indice servant de référence au calcul des pensions d'invalidité et de guerre.

Il ne tient, en revanche, nullement compte de l'intégration de l'indemnité spéciale mensuelle dans le traitement des fonctionnaires soumis à retenue pour pension, celle-ci étant totalement indépendante du contentieux sus-indiqué.

Il propose un échéancier précis : une augmentation de 13 points d'indice au 1^{er} janvier 1983 incluant les deux points de l'indemnité spéciale mensuelle, puis 11 points supplémentaires au 1^{er} janvier 1984.

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

M. René Tomasini, rapporteur spécial. La commission des finances souhaiterait connaître au préalable l'avis du Gouvernement.

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

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Je m'étonne que le groupe de l'U. C. D. P. dépose un amendement tendant à accélérer la fin du rattrapage alors qu'il n'avait pris aucune initiative de ce genre quand le principe même du rattrapage était contesté par le précédent gouvernement.

J'ai le regret de devoir indiquer que l'amendement ne me paraît pas recevable en vertu des dispositions de l'article 40 de la Constitution. Aussi, je demande à ses auteurs de bien vouloir le retirer, faute de quoi je me trouverais dans la pénible obligation que vous connaissez bien.

M. le président. Monsieur Ferrant, l'amendement est-il maintenu ?

M. Charles Ferrant. Oui, monsieur le président.

M. Robert Schwint. Je demande la parole, contre l'amendement.

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

M. Robert Schwint. Pour compléter le propos de M. le ministre, je rappellerai à nos collègues de la majorité sénatoriale que, pendant de très nombreuses années, ils n'ont pas fait beaucoup d'efforts pour améliorer le rattrapage du rapport constant.

Notre collègue M. Berrier, cet après-midi, rappelait à juste titre que nous avons ici même, nous membres de l'opposition de l'époque et encore de l'opposition sénatoriale actuelle, demandé un rattrapage de l'indice 170 à l'indice 171, soit une progression d'un point d'indice, et qu'on nous avait, à l'époque, opposé l'article 40 de la Constitution.

D'ailleurs, je relis une note d'information sur le rapport constant datée du 30 octobre 1979 et signée de M. Maurice Plantier : « Les quelques chiffres qui précèdent sont issus de documents publics de l'I. N. S. E. E. et de la comptabilité publique ; ils ne sont pas contestables et les calculs effectués ne le sont pas davantage. » Et cette note concluait : « Ils montrent que, loin d'accuser un retard sur les huissiers, les pensionnés sont plutôt en avance par rapport à l'application stricte du rapport constant. »

C'est sans doute une des raisons pour lesquelles nos collègues de la majorité sénatoriale n'avaient pas accepté ici de proposer ou de défendre des amendements tendant à un rattrapage de ce rapport constant.

Or, aujourd'hui, le Gouvernement nous propose 1,4 p. 100 plus 1 p. 100. Je le mets entre parenthèses. Je souhaite, monsieur le ministre, que, dans la commission compétente, nous puissions en discuter, avoir l'avis des uns et des autres et ne pas geler l'avenir de ce rattrapage du rapport constant, fixé par cette même commission tripartite à 14,26 p. 100.

Le Gouvernement s'est engagé à ce rattrapage. Le futur président de la République l'avait clairement évoqué sans fixer de délai. Il avait simplement dit qu'un effort se situant à un tiers du chemin serait fait au cours de la première année et M. le ministre l'a confirmé tout à l'heure.

Certes, en 1981, vous-même, monsieur le ministre, nous aviez dit que l'échéance de rattrapage serait en 1984. Mais nous connaissons des difficultés. Il ne faut pas simplement se heurter à une date de rattrapage. L'essentiel est que nous ayons la conviction qu'il sera effectué.

M. Charles Pasqua. C'est beau la foi !

M. Robert Schwint. Pas du tout, nous avons des promesses par rapport à ce qui n'avait pas été fait pendant les longues années, où l'on parlait de rattrapage, où l'on réunissait la commission tripartite, mais où l'on ne prenait pas de décisions concrètes.

L'indice 170 va passer à 189. On va donc au-delà de ce qui était demandé auparavant.

Certes, il est facile de faire aujourd'hui de la démagogie alors que rien n'a été fait.

La proposition contenue dans l'amendement de M. Rabineau va au-delà des possibilités offertes par ce budget.

C'est la raison pour laquelle, tout en approuvant le rattrapage de 14,26 p. 100 qui sera effectué — M. le ministre l'a dit — au plus tard en 1986, nous nous devons aujourd'hui de repousser cet amendement.

M. Charles Pasqua. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pasqua, pour explication de vote.

M. Charles Pasqua. Sans vouloir prolonger le débat, je dirai simplement à nos collègues de l'opposition sénatoriale, qui font preuve d'un zèle louable pour défendre le budget proposé par le Gouvernement, ...

M. Robert Schwint. C'est notre rôle.

M. Charles Pasqua. Absolument, et d'ailleurs, dans le domaine de l'inconditionnalité, vous ne vous défendez pas mal, je vous en félicite.

Je dirai donc à nos collègues que nous n'avons pas de leçons à recevoir. En ce qui concerne le budget des anciens combattants, vous affirmez que l'ancien pouvoir n'a rien fait et que le Sénat l'a soutenu inconditionnellement. Je vous ferai remarquer qu'en vingt ans le Sénat a refusé quinze fois le budget des anciens combattants ; cela fera la seizième fois ce soir, toujours pour la même raison : ce budget n'est pas convenable.

M. Robert Schwint. Mais vous votiez le budget dans son ensemble.

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Je demande la parole.

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

M. Jean Laurain, ministre des anciens combattants. Le Gouvernement oppose l'article 40 à l'amendement n° 116.

M. le président. L'article 40 est-il applicable ?

M. René Tomasini, rapporteur spécial. La commission des finances s'en remet, une fois de plus, à la sagesse du Sénat.

M. le président. Monsieur le rapporteur, la commission des finances doit faire une réponse précise.

M. René Tomasini, rapporteur spécial. C'est une réponse.

M. le président. Je vous rappelle qu'aux termes de l'article 45 du règlement, la commission des finances doit se prononcer par oui ou par non sur l'applicabilité de l'article 40 de la Constitution ou bien déclarer qu'il y a doute et, dans ce cas, la commission devra se réunir... mais avec qui ? (Sourires.)

M. Robert Schwint. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Robert Schwint. Mon propos portera sur le même article du règlement que vous venez de citer, monsieur le président. J'ai cru comprendre que le représentant de la commission des finances s'en remettait à la sagesse de notre assemblée. Il semble donc, dans son esprit, qu'il y ait doute. Je demande alors que la commission des finances se réunisse pour statuer sur ce point.

M. le président. Monsieur Schwint, laissez-moi d'abord intercaler de nouveau la commission des finances.

M. Charles Ferrant. Monsieur le président, je retire l'amendement.

M. le président. C'est trop tard, monsieur Ferrant. L'article 40 étant invoqué, je ne puis que consulter la commission des finances.

M. René Tomasini, rapporteur spécial. Je m'en étais remis à retirer. Puisque vous estimez, monsieur le président, qu'il n'est plus possible de le retirer, je suis obligé de dire, à regret, que l'article 40 est applicable.

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 116 n'est pas recevable.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 56.

(L'article 56 est adopté.)

Article 57.

M. le président. « Art. 57. — Le chapitre II du titre II du livre II du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre est complété de la façon suivante :

« Art. L. 189-1. — Une allocation spéciale est attribuée aux veuves des aveugles de la Résistance bénéficiaires des dispositions de l'article L. 189 lorsqu'elles justifient d'une durée de mariage sans séparation de corps ou de fait d'au moins quinze ans et ne peuvent prétendre à pension de veuve au titre du présent code.

« Le montant de cette allocation est égal à celui de la majoration prévue au deuxième alinéa de l'article L. 52-2 en faveur des veuves de grands invalides relevant de l'article L. 18 et bénéficiaires de l'allocation spéciale n° 5 bis, b.

« Les veuves remariées ou vivant en état de concubinage notoire perdent leur droit à l'allocation spéciale. » — (Adopté.)

Nous en avons terminé avec l'examen des crédits du ministère des anciens combattants.

— 3 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, modifiant diverses dispositions relatives à l'élection des conseils municipaux dans les territoires de la Nouvelle-Calédonie et dépendances et de la Polynésie française.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 112, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, modifiant l'ordonnance du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 113, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (Assentiment.)

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. René Monory, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi sur le développement des investissements et la protection de l'épargne.

Le rapport sera imprimé sous le n° 111 et distribué.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au samedi 27 novembre 1982 à neuf heures quarante-cinq, à quinze heures et le soir :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1983, adopté par l'Assemblée nationale [n° 94 et 95 (1982-1983)]. — M. Maurice Blin, rapporteur général de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Deuxième partie. — Moyens des services et dispositions spéciales :

— **Budget annexe des postes et télécommunications :**

M. Louis Perrein, rapporteur spécial (rapport n° 95, annexe n° 39) ;

M. Jean-Marie Rausch, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 97, tome XXI).

Article 72.

— **Temps libre :**

I. — Section commune ;

II. — Loisir social, éducation populaire et activités de pleine nature ;

III. — Jeunesse et sports :

M. Stéphane Bonduel, rapporteur spécial (rapport n° 95, annexe 29) ;

Mme Hélène Luc, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (Loisir social, éducation populaire et activités de pleine nature, avis n° 96, tome XI) ;

M. Roland Ruet, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles (Jeunesse et sports, avis n° 96, tome X).

IV. — Tourisme :

M. Yves Durand, rapporteur spécial (rapport n° 95, annexe 30) ;

M. Paul Malassagne, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques et du Plan (avis n° 97, tome XVI).

Délai limite pour le dépôt des amendements aux crédits budgétaires du projet de loi de finances pour 1983.

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 aux divers crédits budgétaires et articles rattachés du projet de loi de finances pour 1983 est fixé à la veille du jour prévu pour la discussion, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à minuit.)

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

Errata

au compte rendu in extenso de la séance du 23 novembre 1982.

(J. O., Débats Sénat du 24 novembre 1982.)

Page 5680, 2^e colonne, 2^e ligne :

Au lieu de : « ... jeudi 17 novembre 1982 »,

Lire : « ... jeudi 18 novembre 1982 ».

Même page, même colonne, 7^e ligne :

Au lieu de : « ... mercredi 16 novembre 1982 »,

Lire : « ... mercredi 17 novembre 1982 ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT
LE 26 NOVEMBRE 1982

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Contrats de solidarité : structures.

308. — 26 novembre 1982. — **M. Pierre Gamboa** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'emploi**, sur les structures juridiques et financières en ce qui concerne la réalisation des contrats de solidarité. En effet, il apparaît que lorsque ces contrats sont élaborés au niveau d'une unité de production, ils ne peuvent aboutir sans l'accord du groupe auquel elle appartient. Ces difficultés sont de nature à entraver la politique du Gouvernement en matière de création d'emplois. C'est le cas, dans l'Essonne, de l'entreprise Messier à Champlan, division du groupe Lucas France, pour laquelle un contrat visant à la création de quatorze emplois ne peut aboutir. Afin de donner toute sa force à la politique de l'emploi souhaitée par le Gouvernement, ne serait-il pas nécessaire de perfectionner la réglementation en ne permettant plus que certaines firmes puissent contourner cette politique.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT
LE 26 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. »

Stockage de vieux véhicules.

9185. — 26 novembre 1982. — **M. Jacques Carat** demande à **M. le ministre de l'environnement** s'il entre dans les pouvoirs des maires d'interdire dans les zones résidentielles l'utilisation de terrains pour le stockage de vieux véhicules destinés à la revente par unités ou par pièces détachées, et, dans le cas contraire, s'il serait possible

d'introduire dans les plans d'occupation des sols des dispositions permettant d'empêcher une nuisance esthétique dont les riverains se plaignent légitimement, mais contre laquelle les responsables municipaux sont apparemment démunis.

Gard : situation des collèges.

9186. — 26 novembre 1982. — **M. André Rouvière** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quelles suites il compte donner aux conclusions de la commission Legrand concernant les collèges, notamment dans le département du Gard, la situation matérielle de nombreux collèges du département rendant difficile les conditions de travail des élèves et des enseignants.

Collectivités locales : taxation de l'énergie électrique.

9187. — 26 novembre 1982. — **Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre d'Etat, ministre de la recherche et de l'industrie, chargé de l'énergie**, sur les difficultés rencontrées par les collectivités locales lors de la fixation des forfaits de taxation sur l'énergie électrique des usagers desservis directement en moyenne tension en application du décret du 11 décembre 1926. Ces difficultés procèdent pour l'essentiel de deux causes : la non-communication par E. D. F. aux collectivités intéressées des consommations des usagers desservis en moyenne tension, et ce alors même que les services de ces collectivités sont eux-mêmes tenus au secret professionnel que la déontologie administrative impose, que ces collectivités sont en droit, s'agissant de distribution d'énergie électrique, les autorités concédantes d'E. D. F. et que le décret du 11 décembre 1926 leur confie expressément la charge de la fixation de forfaits pour lesquels la connaissance des consommations est un élément essentiel ; l'absence de publication exhaustive des ratios de référence établis en fonction de la nature de l'activité de l'utilisateur, que la Cour des comptes a pu dégager au fil de ses contrôles (réponse à la question écrite n° 33558 du 31 mars 1980). Elle lui demande ainsi de bien vouloir l'informer des mesures qu'il entend prendre pour prescrire à E. D. F. de communiquer aux collectivités chargées de la fixation de forfait de taxation et qui en font la demande les consommations des usagers intéressés pour l'exercice écoulé, et de bien vouloir lui communiquer par ailleurs la liste exhaustive des ratios établis par la Cour des comptes ces dernières années en la matière.

Développement de la micro-informatique.

9188. — 26 novembre 1982. — **M. Louis Perrein** demande à **M. le ministre des P. T. T.** de lui faire connaître le niveau de développement de la micro-informatique dans l'équipement des bureaux de postes et plus généralement dans les services placés sous la responsabilité de la direction générale des postes. Il souhaiterait savoir quel pourrait être l'impact de cet équipement en micro-informatique de bureau dans le développement du plan « filière électronique ».

Micro-informatique : choix des équipements.

9189. — 26 novembre 1982. — **M. Louis Perrein** souhaite que **M. le ministre des P. T. T.** lui fasse connaître la stratégie adoptée par ses services pour développer la micro-informatique dans les services de la poste. En particulier, il désire avoir des précisions sur les équipements envisagés : l'administration des P. T. T. s'orienterait-elle vers l'installation de systèmes lourds centralisés ou bien vers des systèmes légers à gestion décentralisée. Il désire connaître l'ordre de grandeur des dépenses dans l'une ou l'autre des stratégies possibles ; les choix, s'ils sont décidés, devraient lui être explicités.

Date d'exigibilité de la redevance d'assainissement.

9190. — 26 novembre 1982. — **M. Stéphane Bonduel** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur certaines divergences d'interprétation de l'ordonnance n° 58-1004 du 23 octobre 1958, modifiant les articles L. 33 et L. 35 du code de la santé publique ainsi que l'arrêté ministériel du 19 juillet 1960 et du décret n° 67-945 du 26 octobre 1967 concernant la date d'exigibilité de la redevance de raccordement au réseau d'assainissement. Selon le deuxième alinéa de l'article L. 33, il est prévu qu'un arrêté du maire peut accorder des prolongations du délai normal de raccordement de deux ans à compter de la mise en service de l'égout pour certaines catégories d'immeubles, soit même des exonérations de l'obligation prévue au premier alinéa, ces délais complémentaires ne pouvant excéder dix ans. Or, certaines

régies ne semblent pas tenir compte des dispositions du second alinéa de l'article L. 33 et passent outre à la dérogation accordée par arrêté, exigeant le paiement de la redevance en se référant au caractère obligatoire de la perception d'une somme au moins égale à la redevance qui aurait été perçue sur le même immeuble si celui-ci avait été raccordé. Dans ces conditions que devient la possibilité offerte aux maires de prononcer dans certains cas particuliers et de justifier une dérogation de dix ans de raccordement ? En tout état de cause, cette dérogation de dix ans de raccordement pour des immeubles ayant un système d'assainissement agréé ne doit-elle pas être assortie d'une exonération de la redevance.

Commis de mairie : promotion.

9191. — 26 novembre 1982. — **M. Georges Berchet** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, la situation des commis de mairie, mères de famille qui, âgées de plus de quarante ans, ont dépassé l'âge limite pour pouvoir se présenter au concours de rédacteur. Or, bien souvent, elles sont entrées tardivement dans l'administration municipale car elles ont dû rester dans leur foyer pour élever leurs enfants. Elles subissent ainsi un préjudice certain dans le déroulement de leur carrière. La législation prévoit dans leur cas un recul de un an par enfant à charge de la limite d'âge, mais cette bonification est notablement insuffisante. Il semblerait logique de majorer sensiblement cet avantage en le portant, par exemple, à trois ou quatre ans par enfant à charge. Il lui demande s'il entend proposer une telle mesure.

Directeurs de collège : déroulement de carrière.

9192. — 26 novembre 1982. — **M. Marcel Rosette** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des personnels de direction des collèges. Une disparité préjudiciable à cette catégorie de personnel institue encore des discriminations importantes entre les personnels de direction, issus de divers corps d'enseignants du second degré qui, pour les mêmes responsabilités, ont des déroulements de carrière différent des rémunérations établies selon des indices beaucoup plus avantageux. Aussi, il lui demande de bien vouloir examiner la possibilité de créer pour les chefs d'établissement et leurs adjoints un grade qui garantirait l'application de règles normales de promotion et d'avancement.

Emplois communaux permanents à temps non complet.

9193. — 26 novembre 1982. — **M. Bernard-Michel Hugo** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur l'arrêté du 8 février 1971 publié au *Journal officiel* du 20 février 1971 fixant la liste des emplois communaux permanents à temps non complet. Cet arrêté stipule dans son article 4 que « les emplois à temps non complet ne peuvent, dans une même fonction, s'ajouter à des emplois à temps complet que si l'effectif budgétaire de ces derniers n'est pas supérieur à deux... ». Il lui demande comment cette partie de texte doit être interprétée : faut-il en déduire que si pour une fonction donnée il n'y a pas plus de deux emplois à temps complet figurant à l'effectif budgétaire, on puisse créer sans limite un nombre de postes à temps incomplet et titulariser lesdits agents sur ceux-ci.

Code de la nationalité française : modifications.

9194. — 26 novembre 1982. — **M. Charles de Cuttoli** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les dispositions de la proposition de loi adoptée par le Sénat, le 29 mai 1980, visant à modifier certaines dispositions du code de la nationalité française, du code du service national et du code électoral (documents Assemblée nationale, n° 146). Il lui rappelle que la section IV de cette proposition tend, notamment, à remédier aux inconvénients qui résultent d'une application stricte des articles 95 et 114 du code de la nationalité française, aux descendants de Français qui s'étaient établis hors de France, notamment à la fin du XIX^e siècle. Il lui expose que le Conseil supérieur des Français de l'étranger, élu au suffrage universel direct des Français de l'étranger le 23 mai 1982, a, lors de sa trente-cinquième session, qui s'est tenu au ministère des relations extérieures du 3 au 9 novembre 1982, adopté, à l'unanimité des groupes de cette assemblée, un vœu sur la nationalité tendant notamment à l'inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale de la proposition de loi susmentionnée. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui faire connaître les intentions du Gouvernement dans ce domaine.

I.G.F. : impôt déclaratif, lettre de rappel.

9195. — 26 novembre 1982. — **M. Charles de Cuttoli** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur les dispositions de l'article 8 de la loi n° 81-1160 du 30 décembre 1981 prévoyant que l'impôt sur les grandes fortunes est un impôt déclaratif. Il lui expose que certains contribuables qui, s'estimant exonérés, n'avaient pas souscrit la déclaration susvisée ont reçu de la direction générale des impôts une lettre leur rappelant que les contribuables assujettis devaient déposer leur déclaration avant le 20 octobre 1982 et acquitter cet impôt. Cette lettre prévoit également une mise en garde ainsi libellée : « Il semble, compte tenu des biens dont vous êtes propriétaire, que vous soyez susceptible de souscrire cette déclaration et d'acquitter l'impôt. Si tel est bien le cas, je vous serais obligé de déposer, sans délai, votre déclaration accompagnée du paiement des droits dus. S'il vous apparaît que vous n'êtes pas assujetti, vous voudrez bien avoir l'obligeance de me le faire savoir. » Il lui rappelle que des assurances ont été données au cours des travaux préparatoires de cette loi sur le refus de toute inquisition administrative dans ce domaine. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui faire connaître sur quels textes est fondée la procédure décrite dans la lettre susmentionnée et d'une manière générale si cette procédure lui paraît légale. Il lui demande notamment de bien vouloir lui faire connaître si le contribuable est tenu de répondre à la lettre précitée. Il lui demande également si le contribuable intéressé est en droit de consulter les pièces de son dossier et de connaître en vertu de quels renseignements il a été tenu compte « des biens dont il était propriétaire ».

Anciens combattants d'outre-mer : hommage.

9196. — 26 novembre 1982. — **M. Jean-Marie Bouloux** expose à **M. le ministre des anciens combattants** que la victoire de la seconde guerre mondiale a été chèrement payée par le sacrifice de nombreux soldats originaires d'outre-mer et qui se sont battus sous les couleurs françaises. Il lui demande si, à l'occasion de la prochaine commémoration de l'armistice du 11 novembre 1983, il n'envisage pas qu'un hommage solennel soit rendu à tous ces combattants d'outre-mer et que les responsables des organisations d'anciens combattants, en particulier d'Afrique du Nord, d'Afrique noire et de Madagascar, soient personnellement associés à cet hommage.

Aliments pour animaux familiers : T.V.A.

9197. — 26 novembre 1982. — **M. Jacques Delong** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur les conséquences regrettables de l'augmentation du taux de T.V.A. sur les aliments préparés pour animaux familiers et notamment sur le caractère discriminatoire de cette augmentation qui frappe ces produits par rapport à la viande et aux abats qui sont souvent prélevés sur la consommation humaine pour être utilisés pour nourrir les animaux. Le taux de T.V.A. sur la viande est en effet de 5,50 p. 100 alors qu'il s'élève maintenant à 18,60 p. 100 pour les aliments préparés pour animaux familiers. Cet écart est d'autant plus injustifié que les aliments préparés utilisent des sous-produits agricoles non consommés par l'homme. Il lui demande quelles mesures il pourrait envisager pour que ces deux produits soient traités de la même manière sur le plan fiscal de façon à éviter une discrimination qui va à l'encontre des intérêts sociaux et économiques de la nation.

Prestations familiales : conséquences de leur évolution.

9198. — 26 novembre 1982. — **M. Jacques Delong** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur les funestes conséquences de ses récentes décisions en matière de prestations familiales. En effet, désormais les prestations familiales sont versées à partir du premier jour du mois suivant la naissance à l'exception de l'allocation de parents isolés et de l'aide personnalisée au logement. Or, jusqu'au 1^{er} novembre 1982, la date réelle de naissance de l'enfant ouvrait droit immédiatement, comme c'est normal, aux prestations familiales. Il y a là de la part de l'Etat une véritable spoliation sur les prestations familiales dues aux parents. Une telle mesure rapporterait d'après les calculs qui ont été faits 1 milliard 300 millions de francs à l'Etat prélevés intégralement sur les familles. Il lui demande en quoi cette mesure rétrograde et pénalisante peut-elle s'accorder avec le mot de solidarité abusivement utilisé.

Saint-Dizier : suppression du bureau de dédouanement.

9199. — 26 novembre 1982. — **M. Jacques Delong** attire avec fermeté l'attention de **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, sur son arrêté du 3 novembre 1982 paru au *Journal officiel* du 11 novembre 1982 et supprimant autoritairement, sans aucune consultation ni information préalable, le bureau de Saint-Dizier de dédouanement à l'importation et l'exportation des denrées animales et d'origine agro-alimentaire. Or, ces derniers mois il a été dédouané à Saint-Dizier une moyenne de vingt à vingt-cinq camions par mois soit un tonnage d'environ 300 tonnes. Les anomalies sont plus faciles à décèler lors de l'arrivée du camion sur l'aire de déchargement et de ce fait le dédouanement sur place avait un avantage par rapport à l'inspection aux frontières qui ne porte que sur quelques échantillons. Cette mesure est un mauvais coup porté aux industries agro-alimentaires de la Haute-Marne, à leurs salariés et à l'ensemble de l'agriculture haut-marnaise puisque l'industrie agro-alimentaire de la Haute-Marne possède la plus importante industrie française du surgelé et des crèmes glacées. Il lui demande de bien vouloir justifier, s'il peut, cette mesure discriminatoire que ne peut que contribuer à augmenter un chômage déjà supérieur à Saint-Dizier à celui de la moyenne nationale.

Gibraltar : retour sous la souveraineté espagnole.

9200. — 26 novembre 1982. — **M. Jean-Marie Bouloux** demande à **M. le ministre des relations extérieures** si, à la suite de la prise de position du futur président du Conseil espagnol concernant le retour de Gibraltar sous la souveraineté espagnole, ce dossier a déjà fait l'objet d'une étude au meilleur niveau. Il lui demande si ce problème a été évoqué lors de la récente rencontre entre le Premier ministre de Grande-Bretagne, et le Président de la République française. Il lui demande également quelles initiatives la diplomatie française compte prendre pour éviter que deux pays amis de la France ne voient leurs relations se détériorer gravement.

Eure : entretien des berges de la Seine.

9201. — 26 novembre 1982. — **M. Henri Colliard** attire l'attention de **M. le ministre d'État, ministre des transports**, sur le très grave problème que pose au département de l'Eure l'entretien des berges de la Seine. Le statut de ces berges est actuellement régi par la loi du 16 septembre 1897 qui laisse leur entretien à la charge des propriétaires riverains. Or il se trouve que les dépenses à engager dépassent considérablement ce qu'il est possible de laisser à la charge d'un particulier ou même d'une commune. En effet, la somme globale des travaux nécessaires pour conforter les portions des berges de la Seine sises dans le département de l'Eure, entre les communes de Vernon et Martot, avait été chiffrée, en juin 1981, par la direction régionale de l'équipement, à 133 783 000 francs. S'il est impensable de faire supporter cette somme, comme le voudrait la loi, par les propriétaires riverains, il n'est pas non plus possible de la mettre à la charge du département, qui ne tire aucune profit économique direct de la présence de ce fleuve. En revanche, il paraîtrait souhaitable de faire contribuer à l'entretien les usagers qui, par la présence des navires atteignant parfois 40 000 tonnes contribuent gravement à l'érosion des berges du fleuve. Il souhaite donc savoir quels sont les modes de financement envisageables pour les travaux nécessaires, compte tenu du fait que le département ne peut en aucun cas intervenir par une subvention d'un montant élevé, que les berges continuent actuellement de se détériorer à grande vitesse et que cet état de fait est fortement préjudiciable tant aux communes et aux propriétaires riverains que, à plus long terme, à la navigation fluviale.

sept années et demie de cotisation. Il lui demande de lui indiquer s'il n'envisage pas de proposer pour ces salariés n'atteignant pas, à soixante ans, trente-sept années et demie de cotisations, un autre système incluant la durée des études supérieures dans le calcul des années de cotisations sociales puisque ces années d'études ont été finalement consacrées à la préparation d'une activité professionnelle.

Réponse. — En subordonnant le droit à la retraite au taux plein à soixante ans dans le régime général à la condition de totaliser trente-sept années et demie d'assurance, tous régimes de retraite de base confondus, les dispositions de l'ordonnance n° 82-270 du 26 mars 1982 concernent donc en priorité les travailleurs entrés tôt dans la vie active et ayant accompli une longue carrière professionnelle. Il n'est pas exclu que de nombreux cadres puissent bénéficier de ces dispositions, en particulier ceux qui le sont devenus par promotion interne. Pour réunir la durée d'assurance requise, aux périodes cotisées ou assimilées prises en compte s'ajouteront, pour l'ouverture du droit au taux plein, celles reconnues équivalentes, à savoir les périodes d'activité professionnelle pour laquelle les assurés n'étaient pas obligatoirement assujettis à un régime de retraite de base. Il en sera ainsi notamment pour les cadres en ce qui concerne leurs périodes de salariat antérieures au 1^{er} janvier 1947, date de leur assujettissement au régime général. Par contre, il ne saurait être envisagé de retenir, au titre des équivalences, les périodes d'études antérieures à l'entrée dans la vie active.

Travail clandestin : lutte.

8850. — 10 novembre 1982. — **M. Georges Mouly** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur l'important problème du travail clandestin que le chômage et le taux élevé des prélèvements obligatoires ne font que contribuer à accroître. A une époque où il est justement fait appel à la solidarité nationale, ce phénomène est particulièrement choquant. Ne doutant pas de la volonté du Gouvernement, réaffirmée récemment, de lutter contre le travail clandestin, et convaincu qu'une action, pour être efficace, doit passer par un ensemble de mesures intéressant différents ministères, il lui demande s'il ne serait pas opportun de mettre sur pied un groupe de travail qui réunirait les différents ministères et les représentants socio-professionnels concernés.

Réponse. — Le Gouvernement se soucie tout particulièrement du problème du travail clandestin, dont le caractère néfaste est souligné à juste titre dans la question de l'honorable parlementaire. Le Premier ministre a récemment rappelé, à l'occasion de l'exposition nationale du travail, qu'il s'agit là d'un manquement grave à la solidarité nationale et que le Gouvernement est décidé à renforcer les dispositifs destinés à lutter contre cette pratique anormale et à sanctionner autant ceux qui le pratiquent que ceux qui en bénéficient. Cette volonté s'est déjà traduite, en ce qui concerne le cas particulier du travail clandestin des étrangers en situation irrégulière par le vote de la loi du 17 octobre 1981. Cette loi aggrave les sanctions contre les employeurs qui utilisent les services d'un étranger en situation irrégulière et reconnaît à celui-ci, sur le plan pécuniaire, des droits identiques à ceux de tout salarié. Il n'est pas encore possible de tirer un bilan significatif de l'application de ce texte ; mais les conditions de contrôle de ce type de travail clandestin vont être améliorées tant par la diffusion massive d'une plaquette : « Vos obligations principales pour l'emploi et l'hébergement des travailleurs étrangers », que par le passage de vingt-huit à trente-sept du nombre des postes de contrôleurs du travail spécialisés pour cette mission. En ce qui concerne le problème général du travail effectué de façon illégale, il a fait l'objet d'une étude détaillée menée par la commission spéciale présidée par M. Fau, conseiller à la Cour de cassation. Le rapport de cette commission est actuellement soumis au Conseil économique et social pour avis. Parallèlement, une enquête systématique a été menée auprès des directions régionales du travail et de l'emploi. C'est à partir de ces diverses données — qui permettront de cerner plus précisément la réalité et l'importance du problème — que des mesures précises seront proposées.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

*Retraite à soixante ans :
calcul des années de cotisations sociales.*

4518. — 25 février 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur le projet d'abaissement à soixante ans de l'âge de la retraite. Il apparaît en effet que, compte tenu de la durée des études supérieures, certains salariés, et notamment des cadres, n'atteindront pas à soixante ans la durée de trente-

AFFAIRES SOCIALES ET SOLIDARITE NATIONALE

Cotorep : recrutement.

7155. — 20 juillet 1982. — **M. Francisque Collomb** attire l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur le fonctionnement de la Cotorep et les délais beaucoup trop longs entre une demande d'allocation compensatrice et la notification de décision. Il lui demande si, en cette période de chômage, le Gouvernement n'envisage pas de créer, dans ce service, un certain nombre d'emplois, d'autant plus que cela aurait pour effet de donner rapidement satisfaction à un demandeur dans l'attente angoissée d'une solution à ses difficultés.

Réponse. — Les modalités de fonctionnement des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel ne sont pas totalement satisfaisantes, les délais d'instruction des demandes sont souvent trop longs, et les personnes handicapées ne reçoivent pas toujours toute l'aide qu'elles sont en droit d'attendre de ces commissions. C'est pourquoi un ensemble de mesures sont à l'étude actuellement : un effort a déjà été réalisé pour renforcer les équipes des secrétariats des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel ; 100 postes ont été ainsi créés en juillet 1981 ; le fonctionnement de ces commissions fait actuellement l'objet d'une réflexion qui porte à la fois sur les procédures d'instruction, les moyens des équipes techniques, l'organisation des secrétariats ainsi que l'accueil et l'information des usagers. Des mesures de simplification sont d'ailleurs expérimentées dans plusieurs départements et si cette expérience s'avérait positive, elle pourrait être étendue à l'ensemble du territoire. De telles mesures devraient ainsi contribuer à améliorer le fonctionnement des Cotorep. Cette réflexion sur les Cotorep s'inscrit dans une étude plus globale sur les dispositifs d'octroi des allocations et d'orientation des handicapés. Le bilan de la loi d'orientation récemment établi devra permettre de définir de nouvelles orientations dans ce domaine.

« Père au foyer » : situation.

7881. — 22 septembre 1982. — **M. Franck Sérusclat** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** qu'un père de famille quittant son emploi pour élever ses enfants pendant quelques années, alors que son épouse continue à travailler, ne bénéficie pas des mêmes droits sociaux qu'une mère de famille. Alors que celle-ci a droit, pour le calcul de sa pension de retraite, à une majoration de deux années d'assurance par enfant élevé, un « père au foyer » ne pourra faire prendre en compte les années effectivement consacrées à l'éducation de ses enfants. Aussi il lui demande s'il n'est pas préférable d'accorder cette majoration de deux ans d'assurance à l'un ou à l'autre des conjoints, selon leur choix, et sous réserve de leur accord préalable exprimé.

Réponse. — La loi du 3 janvier 1975 qui accorde notamment une majoration de durée d'assurance de deux ans par enfant élevé pendant au moins neuf ans avant son seizième anniversaire ne s'applique en effet qu'aux femmes assurées sociales du régime général, cette mesure ayant eu pour but de compenser la privation d'années d'assurance résultant des tâches familiales accomplies par les mères de famille. Toutefois, l'ordonnance n° 82-270 du 26 mars 1982 relative à l'abaissement de l'âge de la retraite a prévu d'accorder, pour les pères assurés ayant bénéficié du congé parental d'éducation institué par la loi n° 77-766 du 12 juillet 1977 une majoration de durée d'assurance égale à la durée effective de ce congé. Ainsi, le père et la mère sont-ils désormais à égalité au regard de la prise en compte par l'assurance vieillesse des périodes d'interruption de l'activité professionnelle pour l'éducation des enfants.

Français salariés à l'étranger :
affiliation à l'assurance volontaire vieillesse.

7917. — 23 septembre 1982. — **M. Jean-Pierre Cantegrit** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur la situation des personnels français exerçant ou ayant exercé une activité salariée à l'étranger au regard des dispositions de l'article 102, alinéa 4, du décret n° 45-0179 du 29 décembre 1945, modifié par le décret n° 62-1246 du 20 octobre 1962. Aux termes de ces textes réglementaires, la faculté de s'affilier à l'assurance volontaire vieillesse n'est pas ouverte aux personnes titulaires d'un avantage de vieillesse acquis au titre d'un régime spécial. En application de ces dispositions, les anciens militaires français qui exercent ou ont exercé, postérieurement à leur carrière dans l'armée française, une activité salariée à l'étranger ne peuvent s'affilier à l'assurance volontaire vieillesse ou procéder à un rachat de cotisations pour ces périodes dans le cadre de la loi n° 65-555 du 10 juillet 1965. Cette réglementation a un caractère contestable dans la mesure où le décret du 29 décembre 1945, qui introduit le principe d'exclusion du bénéfice de l'assurance volontaire, est largement antérieur à la « loi Armengaud ». D'autre part, la clause de l'article 102 du décret précité introduit une discrimination entre les bénéficiaires de droits au titre d'un régime spécial qui exercent une activité salariée ultérieure en France et ceux qui sont expatriés. Contestant le bien-fondé de l'argumentation juridique évoquée et constatant la discrimination introduite par l'article 102 du décret du 29 décembre 1945, il lui demande quelles modifications de ce texte réglementaire il est disposé à mettre en œuvre, s'agissant de l'assurance volontaire créée par la loi du 10 juillet 1965.

Réponse. — Le décret n° 45-0179 du 29 décembre 1945 accorde la faculté de demander le bénéfice de l'assurance volontaire aux anciens assurés sociaux qui cessent de remplir les conditions d'assu-

jettissement obligatoire soit au régime général, soit à un régime spécial, soit au régime d'assurances sociales des étudiants. Ce texte vise donc l'assurance facultative continuée, réservée aux anciens assurés sociaux, non l'assurance volontaire des travailleurs salariés ou non salariés résidant à l'étranger. En conséquence, il ne peut viser les titulaires d'une pension de vieillesse, à qui l'octroi de cette pension ne fait pas perdre la qualité d'assuré social. Les anciens militaires français exerçant une activité salariée à l'étranger peuvent adhérer à l'assurance volontaire vieillesse instituée par la loi n° 65-555 du 10 juillet 1965, s'ils remplissent par ailleurs les conditions d'adhésion à cette assurance. Ces personnes ne sont en aucun cas visées au chapitre I^{er} du titre III du décret n° 45-0179 du 29 décembre 1945. L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir avertir le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale des cas portés à sa connaissance de travailleurs salariés ou non salariés résidant à l'étranger, qui se seraient vu refuser la faculté d'adhérer à l'assurance volontaire vieillesse, alors qu'ils remplissaient les conditions d'adhésion à cette assurance.

Aide ménagère en zone rurale : situation.

8390. — 20 octobre 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale** sur les préoccupations auxquelles répond le développement de la formule d'aide ménagère. Celle-ci n'occupe que de manière discontinue et pourtant un chômeur qui accepterait de s'y livrer perdrait du même coup le bénéfice de ses allocations. Les instances au sein desquelles ces difficultés, et ces contradictions, sont évoquées, sont conduites à suggérer la mise au point d'une formule qui concilierait ces éléments. Elle devrait permettre à une personne en chômage de conserver les avantages de son état sous déduction, bien entendu, de la fraction de temps rémunéré qui serait consacré à cette activité. Il aimerait connaître les possibilités concrètes de concilier ces divers éléments pour résoudre à la fois les problèmes sociaux et humains ainsi évoqués.

Réponse. — Il appartient au ministre du travail d'approuver l'opportunité de modifier la réglementation en vue de permettre aux chômeurs d'exercer une activité à temps partiel sans perdre les indemnités dont ils bénéficient. Il ne saurait être envisagé à cet égard d'adopter une solution particulière pour les chômeurs qui accomplissent des heures d'aide ménagère.

Personnes âgées.

Bénéficiaires des aides publiques : récupération sur succession.

3142. — 30 novembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées)** comment il envisage l'harmonisation entre les différents régimes pour la fixation des conditions de récupération des successions de bénéficiaires des aides publiques.

Réponse. — La récupération sur succession est encore opérée dans deux cas d'aides publiques : l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité d'une part, l'aide sociale d'autre part. En ce qui concerne le Fonds national de solidarité, la récupération s'effectuait depuis 1977 sur les successions d'un montant supérieur à 150 000 francs. Ce seuil a été porté à 250 000 francs par décret du 1^{er} février 1982. En ce qui concerne l'aide sociale, le code de la famille et de l'aide sociale confie aux commissions d'admission le soin de décider s'il faut procéder ou non à la récupération sur succession. Un prochain décret fixant à 250 000 francs le seuil d'exonération créé par la loi du 13 juillet 1982 permettra l'harmonisation des deux régimes.

Hospitalisation des personnes âgées : organisation.

3143. — 30 novembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées)** comment sera organisée la coordination entre les différents services et établissements se préoccupant des personnes âgées, en particulier pour éviter et raccourcir les hospitalisations. Comment seront utilisés en 1982 les crédits d'un montant de 38,5 millions de francs prévus à cet effet.

Réponse. — La coordination entre les différents services et établissements se préoccupant des personnes âgées appelle de substantielles améliorations. L'évolution de la population âgée rend toujours plus nécessaire de mettre en œuvre avec cohérence les moyens multiples propres à éviter des hospitalisations non indispensables ou à raccourcir celles qui ne peuvent être évitées. C'est l'une des priorités du secrétariat d'Etat chargé des personnes âgées.

La première mesure prise en ce sens, dès juillet 1981, a porté sur le financement de 500 créations d'emplois locaux de coordonnateurs. Ces postes ont pour objet d'instaurer ou de resserrer les relations entre les différents partenaires et professions, de mieux évaluer, sur le terrain, les besoins et de rechercher les solutions propres à éviter les hospitalisations inutiles. Les services de soins infirmiers à domicile ont vu leur capacité passer de 3 000 places en 1981 à 12 000 actuellement et le financement de l'aide ménagère a été augmenté de 40 p. 100 en 1981. Cette mesure découle de l'analyse des résultats acquis par les programmes du VI^e et du VII^e Plans et des obstacles alors rencontrés. Une subvention de 77 000 francs par emploi créé a été versée en 1982 ce qui représente les 38,5 millions de francs évoqués par l'honorable parlementaire. L'organisation de cette coordination est assurée localement avec le concours des directions départementales des affaires sanitaires et sociales. Elle s'inscrit dans une politique globale définie par la circulaire du 7 avril 1982 qui prévoit notamment afin de permettre une meilleure utilisation des équipements et services au niveau du département, un plan gérontologique départemental. Ce plan sera soumis à l'avis du comité départemental des retraités et des personnes âgées créé par décret du 4 août 1982 et concerté avec le conseil général.

Personnes âgées : fonctionnement de la cinémathèque.

3144. — 30 novembre 1981. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées)** quelles seront les règles de fonctionnement de la cinémathèque et de la photothèque de prêt dont il a décidé la création. A quelle date est fixée l'ouverture de ce service.

Réponse. — La cinémathèque et la photothèque de prêt évoquées par l'honorable parlementaire constituent une réalisation d'un organisme à but non lucratif : le centre de liaison d'études, d'information et de recherches sur les problèmes des personnes âgées, qui regroupe notamment divers organismes de retraite et de retraités. Le secrétariat d'Etat a apporté une subvention de premier équipement et de démarrage. Cette cinémathèque, la première en ce domaine, a commencé à assurer des prêts et des réalisations de montage audiovisuels au printemps 1982. La catalogue et les règles de fonctionnement sont diffusés par l'organisme précité. Une première enquête sommaire vient d'en confirmer l'intérêt, notamment pour la formation gérontologique.

Création de lits long séjour pour les personnes âgées.

4184. — 28 janvier 1982. — **Mme Marie-Claude Beauveau** interroge **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées)** sur les objectifs du Gouvernement concernant la création de nouveaux lits long séjour pour les personnes âgées.

Réponse. — Seules les personnes âgées dépendantes dont l'état de santé nécessite la proximité d'un plateau technique doivent être accueillies en services ou établissements de long séjour à caractère sanitaire. Plutôt que d'encourager la création de lits de long séjour qui ne correspondent pas réellement aux besoins des personnes âgées et qui se révèlent très coûteux pour la personne comme pour l'assurance maladie, il était préférable de médicaliser les maisons de retraite et foyers-logements et de leur apporter tous les soins nécessaires dans des établissements qui soient de véritables lieux de vie. Il importe de leur permettre de rester sur place, si possible jusqu'à la fin de leurs jours. La création de section de cure médicale au sein des établissements permet, dans bien des cas, de leur donner cette assurance. Elle s'adresse aux personnes ayant perdu leur capacité d'autonomie ou atteintes d'une affection stabilisée. C'est d'ailleurs pourquoi la transformation des hospices doit se faire en règle générale en maisons de retraite, dotées d'une section de cure médicale et, exceptionnellement, en unité de long séjour.

Clubs du troisième âge : desserte des zones rurales.

4914. — 18 mars 1982. — **M. Michel Charasse** signale à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Personnes âgées)** qu'un très grand nombre de clubs du troisième âge, notamment dans les zones rurales, desservent plusieurs communes plus ou moins éloignées les unes des autres. Or, de très nombreuses personnes âgées ne disposent pas d'une voiture personnelle, ou ne sont plus en état de conduire, et il n'existe pas, le plus souvent, de transports publics à fréquence et horaires satisfaisants pour desservir les clubs. Les intéressés sont donc privés de la possibilité de fréquenter le club, sauf si celui-ci organise un service local de ramassage. De très nombreux clubs,

notamment dans le Puy-de-Dôme, ont organisé un tel service. Malheureusement, les ressources des clubs sont modestes et malgré l'aide que peut leur apporter le conseil général, ils ne disposent pas des fonds suffisants pour faire face à cette dépense tandis que les personnes âgées les plus modestes ne peuvent pas toujours contribuer à cette dépense. Aussi, il serait nécessaire qu'une aide partielle soit accordée par l'Etat, dans le cadre de l'action en matière de maintien à domicile des personnes âgées. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître son sentiment et ses intentions à ce sujet.

Réponse. — Les clubs connaissent un très grand succès au sein de la population des personnes âgées, notamment en milieu rural, puisque sur 15 000 clubs existants, 10 000 sont situés en milieu rural. Le club représente un moyen privilégié d'intégrer les personnes âgées dans la vie sociale. Plus qu'un simple lieu de rencontre pour rompre l'isolement par le développement d'activités de loisirs, il constitue un support important d'organisation sociale. Néanmoins, pour que les clubs remplissent leur rôle notamment en milieu rural, il s'avère souvent indispensable que soient mis en place des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes âgées. A cet effet, il peut être fait appel non seulement aux collectivités locales mais également à : la direction départementale des affaires sanitaires et sociales qui dispose de crédits lui permettant de financer des actions au titre du programme personnes âgées ; la délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (D.A.T.A.R.) qui dispose de crédits d'aménagement et a financé par exemple l'achat de véhicules par des syndicats communaux, lors de la création d'agences de service public en milieu rural ; au ministère des transports, direction des transports terrestres qui aide le lancement d'opérations de transport collectif ; au ministère de l'agriculture qui, dans le cadre des P.A.R., peut accorder des crédits permettant de soutenir des projets intéressants et innovants.

Immigrés.

Fonds d'action sociale pour les travailleurs migrants : réforme.

5827. — 6 mai 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Immigrés)** quels seront les principes directeurs de la réforme de structures du fonds d'action sociale pour les travailleurs migrants, qu'il entend soumettre au Parlement.

Réponse. — Le ministre de la solidarité nationale et le secrétaire d'Etat chargé des immigrés ont demandé à l'inspection générale des affaires sociales, en août 1981, d'effectuer une inspection générale sur le F.A.S. afin d'analyser le bilan de sa gestion passée et de faire toutes propositions de réforme tendant à son meilleur fonctionnement, dans une perspective notamment d'accroissement du pouvoir des régions et de plus grande démocratisation. Il ressort de ce rapport, comme de l'avis exprimé par les différents partenaires sociaux, que cet établissement public doit être réformé d'une façon profonde si l'on veut en faire à l'avenir l'instrument d'une politique dynamique d'intervention sociale en faveur des travailleurs étrangers et de leurs familles, tendant à l'amélioration de leurs conditions de vie, et à leur insertion harmonieuse dans la collectivité nationale. Un projet de décret, relatif à l'organisation de l'action sociale en faveur des travailleurs immigrés et de leurs familles est actuellement soumis au contreseing des ministres. Il comporte trois aspects fondamentaux qui ont été arrêtés par le conseil des ministres du 30 juin 1982 : 1° Le rôle du Fonds d'action sociale est reprecisé : il suscite et complète l'action des organismes dont la vocation est de s'adresser à l'ensemble de la population résidant en France. Il est mis fin à ses interventions dès qu'elles peuvent être relayées par les sources de financement de droit commun. Il n'est en effet pas sain de pérenniser trop longtemps des sources de financement spécifiques. L'Etat doit retrouver son rôle d'impulsion et de coordination, particulièrement nécessaire pour des populations défavorisées et marginalisées. Les collectivités locales doivent recevoir des moyens d'intervention. Les contrôles sont renforcés. En effet, l'Etat s'est longtemps déchargé de sa responsabilité dans ce secteur au profit d'un réseau associatif, souvent actif et militant, mais dont les interventions sont insuffisamment coordonnées et contrôlées ; 2° L'action de l'établissement est déconcentrée. Des programmes d'insertion des populations immigrées seront, en effet, élaborés au niveau régional en liaison avec le représentant de l'Etat. Il s'agit de rapprocher le niveau de décision du lieu où les besoins s'expriment et de permettre une meilleure coordination des interventions des acteurs locaux : services publics déconcentrés, collectivités territoriales, associations ; 3° La gestion de l'établissement est démocratisée. Au niveau national, la représentation des syndicats les plus représentatifs est renforcée au sein du conseil d'administration. Des représentants des communautés immigrées siègeront également à ce conseil. La reconnaissance d'un droit d'expression propre est, en effet, une condition d'une

bonne insertion. La présence des immigrés en tant que membres délibératifs est obtenue, d'une part, par l'intermédiaire des syndicats qui représentent l'ensemble des travailleurs, d'autre part, par d'autres modes de représentation qui — grâce notamment à la loi du 9 octobre 1981 — se construiront progressivement. Afin de pouvoir facilement prendre en compte ces évolutions et afin de permettre cette émergence, les modalités de désignation seront fixées par arrêté. Au niveau régional, les mêmes principes sont retenus. De plus, les programmes d'action seront élaborés avec la participation d'une commission régionale pour l'insertion des populations immigrées comprenant des élus, des représentants de l'administration, des partenaires sociaux des associations et des communautés immigrées.

AGRICULTURE

Agriculture de montagne : aides à l'aménagement foncier.

7276. — 19 août 1982. — **M. Raymond Bouvier** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** de bien vouloir prendre toute disposition afin de poursuivre, et même d'amplifier, les efforts accomplis au cours des dernières années en matière de crédit, d'opérations groupées, d'aménagement foncier, notamment pour les zones de montagne et les zones défavorisées.

Réponse. — Les opérations groupées d'aménagement foncier qui permettent de moduler et de compléter les mesures réglementaires nationales constituent un instrument d'intervention particulièrement bien adapté aux zones de montagne et aux zones défavorisées. A ce titre, parmi les 213 opérations approuvées en France dans la période 1971-1981, 93 soit 43,7 p. 100 sont situées en zone de montagne et 57 soit 26,8 p. 100 en zone défavorisée. Sur les 281,8 millions de francs de crédits affectés à ces opérations en dix ans, 130,4 MF soit 46,3 p. 100 ont été réservés aux opérations groupées d'aménagement foncier en zone de montagne, et 77,8 MF soit 27,6 p. 100 l'ont été pour la zone défavorisée. En zone de montagne, plus de 2 000 communes ont été concernées sur les 5 580 classées dans cette zone, et 12 500 exploitations ont bénéficié de primes et de subventions au titre des O.G.A.F. dans cette zone. Cet effort pour la zone de montagne et la zone défavorisée se poursuivra dans les années à venir, au rythme des opérations programmées par les départements après concertation locale et régionale.

Conditions d'attribution de la dotation d'installation aux jeunes agriculteurs.

7468. — 19 août 1982. — **M. Michel Sordel** demande à **Mme le ministre de l'agriculture** de lui préciser les critères d'attribution de la dotation d'installation versée aux jeunes agriculteurs. Il observe que cette prime est régie par les dispositions du décret n° 81-246 du 17 mars 1981, fixant à trois fois la superficie minimale d'installation ou à quatre-vingts hectares la surface maximale au-delà de laquelle la dotation d'installation ne peut être attribuée. Une disposition analogue s'applique au versement de l'aide exceptionnelle destinée à concourir au rétablissement de certaines exploitations en difficulté. Ces critères de superficie paraissent en contradiction avec les caractéristiques et les objectifs de l'action foncière qui se réfèrent d'une manière constante à la superficie minimale d'installation. Il conviendrait donc de supprimer la référence à des critères de surface fixés en valeur absolue et de retenir uniquement la superficie minimale d'installation (S.M.I.) et ses multiples pour la détermination des droits à l'ouverture du versement de ces subventions ou aides. Ce choix se révélerait d'autant plus pertinent que la S.M.I. est déterminée de manière décentralisée dans le cadre des schémas directeurs départementaux des structures agricoles.

Réponse. — Parmi les critères d'attribution de la dotation d'installation aux jeunes agriculteurs figure l'obligation pour le bénéficiaire de disposer d'une exploitation dont la superficie est au moins égale à la surface minimale d'installation (S.M.I.). Le candidat a la possibilité de satisfaire cette condition dans un délai de quatre ans à partir d'une surface initiale au moins égale aux trois quarts de S.M.I. s'il apparaît que l'exploitation ainsi constituée présente suffisamment de garanties de rentabilité. Par ailleurs, l'article 8, 3° du décret n° 81-246 du 17 mars 1981 modifié relatif aux aides à l'installation précise, en effet, que le jeune agriculteur doit envisager que l'exploitation recouvre, dans la limite de quatre-vingts hectares, exception faite des zones de montagne, une superficie n'excédant pas trois fois la S.M.I. La S.M.I. traduit, effectivement, la structure physique d'une exploitation, mais comporte également un aspect économique qui correspond à une structure suffisante tendant à assurer, dans un premier temps, un revenu minimum qui ne doit pas être inférieur au S.M.I.C. pour une exploitation

familiale. Elle doit permettre, en outre, au chef d'exploitation d'améliorer sa situation en vue d'obtenir une rémunération du travail comparable à celle d'autres secteurs d'activité. Sur cette base, et compte tenu de la définition variable au niveau de chaque département ou région naturelle de la S.M.I., il est apparu logique de retenir une limite structurelle identique (quatre-vingts hectares) au-delà de laquelle, en raison des revenus susceptibles d'être dégagés, il est admis que l'installation ne présente pas de besoins spécifiques de trésorerie tels que l'octroi de la dotation d'installation soit justifié. Cela étant, cette disposition, en se référant au niveau actuel de la S.M.I., peut affecter les agriculteurs qui s'installent dans les régions où celle-ci est fixée à un niveau peu élevé. La redéfinition de la S.M.I. à l'occasion de l'élaboration des schémas départementaux des structures devrait, en tout état de cause, permettre de vérifier sa bonne adéquation aux différentes interventions de la politique des structures, sans qu'il soit nécessaire, en particulier, de modifier les dispositions du décret du 17 mars 1981 précité, relatives à la limite actuelle des quatre-vingts hectares.

Indemnité viagère de départ : réévaluation.

7919. — 23 septembre 1982. — **M. Bernard-Charles Hugo** expose à **Mme le ministre de l'agriculture** que l'indemnité viagère de départ a été initialement instituée en vue d'encourager les chefs d'exploitation retraités à cesser leur activité et, en libérant des terres, de favoriser ainsi l'installation des jeunes. Aussi cette indemnité avait-elle, à sa création, un caractère réellement incitatif, puisque son montant était pratiquement égal à celui de la retraite de base. Or il apparaît que le montant de l'I.V.D. n'a pas varié depuis quatorze années, tandis que, dans le même temps, celui de la retraite de base était multiplié par six. Il lui demande, en conséquence, si elle estime que l'I.V.D. à 375 francs garde encore un quelconque caractère incitatif. Dans la négative, il lui demande si elle a l'intention de la porter au niveau de la retraite de base comme elle l'était à sa création.

Réponse. — Depuis sa création en 1939, l'indemnité viagère de départ non complément de retraite, devenue l'indemnité annuelle de départ telle qu'elle est définie à l'article 70 de la loi du 4 juillet 1980 modifiant l'article 27 de la loi du 8 août 1932, a été périodiquement réévaluée. C'est ainsi que de 6 000 francs à l'origine pour les exploitants chargés de famille et 4 500 francs pour les exploitants sans famille à charge, son montant a atteint 7 200 francs et 4 800 francs en 1974, puis 8 340 francs et 5 460 francs en 1976. Les dispositions de l'arrêté du 19 décembre 1979 publié au *Journal officiel* du 28 décembre 1979 ont porté le montant annuel de l'indemnité viagère de départ non complément de retraite à 10 000 francs pour le bénéficiaire sans famille à charge et à 15 000 francs pour le bénéficiaire avec famille à charge et ont pris effet à compter du 1^{er} janvier 1980. Elles concernent les exploitants agricoles qui ont cessé leur activité et déposé leur demande postérieurement au 31 décembre 1979. Cette mesure de revalorisation, en effet a été prise pour tenir compte des nécessités de la politique d'amélioration des structures agricoles afin d'inciter, au cours de l'année 1980 et des années suivantes, le maximum de chefs d'exploitation âgés de soixante à soixante-cinq ans à cesser leur activité et à libérer leurs terres pour permettre l'installation de jeunes. Actuellement, le Gouvernement a la volonté de mettre l'accent sur l'augmentation progressive des retraites agricoles jusqu'à ce qu'elles atteignent la parité avec les autres retraites et il envisage, à cet égard, non pas l'augmentation de l'indemnité viagère de départ, mais celle du taux de la retraite agricole. En conséquence, des mesures telles que l'indemnité annuelle de départ et l'indemnité viagère de départ complément de retraite, instituées pour accélérer la libération des terres et favoriser de meilleures structures d'exploitation, n'auront plus la même importance que par le passé dans le budget d'un ancien agriculteur et la retraite sera appelée alors à jouer pleinement son rôle social et économique. Les dispositions afférentes à cette question auront à être évoquées, notamment à l'occasion de la préparation de nouveaux textes et dans le cadre de l'examen d'une révision de l'assiette des cotisations sociales.

Aide familiale : extension du bénéfice de l'allocation.

8314. — 14 octobre 1982. — **M. Paul Robert** attire l'attention de **Mme le ministre de l'agriculture** sur les difficultés que rencontrent les familles relevant du régime agricole pour accéder au service d'aide familiale en raison de la situation des caisses de mutualité sociale agricole qui subissent une structure démographique défavorable à cause du rapport : un cotisant pour un retraité. Il lui demande de lui indiquer si elle envisage de proposer une budgétisation de l'aide à domicile dans le cadre du budget annexe des prestations sociales agricoles (B.A.P.S.A.) de manière à étendre plus largement le bénéfice de cette allocation à tous les agriculteurs, anciens agriculteurs ou veuves d'exploitants dont la situation sociale le nécessite.

Réponse. — Les actions des travailleuses familiales menées en faveur des familles sont financées sur les budgets d'action sanitaire et sociale des caisses de mutualité sociale agricole alimentés par les cotisations complémentaires dont sont redevables les agriculteurs. Il ne paraît cependant pas possible, compte tenu des contraintes budgétaires actuelles, que ces frais d'intervention soient pris en charge, à court terme, par le budget annexe des prestations sociales agricoles. Parallèlement, il convient de préciser que ce sont les conseils d'administration des caisses de mutualité sociale agricole qui fixent, chaque année, notamment en fonction de la structure démographique de leurs ressortissants, les actions prioritaires qu'ils entendent entreprendre. Ainsi, depuis ces dernières années, la priorité a-t-elle été donnée à l'aide ménagère à domicile en faveur des personnes âgées, les caisses de mutualité sociale agricole maintenant cependant leurs efforts des années précédentes en faveur des enfants et des familles : animation de groupes d'enfants, association de parents d'élèves, aides aux vacances et au logement, aide aux mères de famille, action d'éducation sanitaire, principalement. Il peut être observé, également, que pour les années 1980 et 1981 une dotation supplémentaire provenant de l'ex-Fonds de congé de maternité des agricultrices (Focoma), respectivement 13 millions de francs et 14,5 millions de francs, a été attribuée aux caisses de mutualité sociale agricole, afin de financer les dépenses d'interventions des travailleuses familiales et des aides ménagères. Par ailleurs, la création, en 1982, du fonds additionnel d'action sociale en faveur des personnes âgées dont les dotations départementales viendront en complément des ressources qui sont affectées à l'aide ménagère à domicile, d'une part, le relèvement du plafond de l'admission à l'aide sociale, d'autre part, devraient permettre, dès cette année, aux caisses de mutualité sociale agricole de dégager des ressources financières supplémentaires sur leur budget d'action sanitaire et sociale afin de favoriser et de développer les actions menées en faveur des familles du régime agricole.

ANCIENS COMBATTANTS

Combattants d'Afrique du Nord (A.F.N.) : conditions d'attribution de la carte du combattant.

6687. — 22 juin 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre des anciens combattants** sur les engagements qui auraient été pris, de soumettre au Parlement, dès sa session de printemps, un projet de loi fixant les conditions d'une attribution plus équitable de la carte du combattant aux militaires ayant servi en Afrique du Nord. Il aimerait savoir quelles perspectives s'offrent actuellement à la mise à l'étude prochaine de ces dispositions par leur inscription à l'ordre du jour des travaux du Parlement.

Réponse. — Conformément aux engagements qui en avaient été pris, la simplification et l'élargissement des conditions d'attribution de la carte du combattant aux anciens d'Afrique du Nord ont été adoptés définitivement par le Parlement (et en dernier lieu par l'Assemblée nationale à l'unanimité le 23 septembre 1982). Ainsi, désormais, la carte du combattant pourra être attribuée aux anciens d'Afrique du Nord dont l'unité aura connu neuf actions de feu ou de combat pendant le temps de présence du postulant. Tel est l'objet de la loi n° 82-843 du 4 octobre 1982 modifiant l'article L. 253 bis du code des pensions militaires d'invalidité (*Journal officiel* du 5 octobre 1982).

BUDGET

Acquisitions foncières par les collectivités locales : délais de paiement.

5518. — 21 avril 1982. — **M. Jacques Carat** demande à **M. le ministre de l'environnement** de bien vouloir lui préciser où en est l'étude sur les modalités de paiement des acquisitions foncières par les collectivités locales qui devait être effectuée par son ministère à la suite d'une précédente question écrite à ce sujet. Il lui rappelle que les délais entre le moment où une collectivité locale décide d'acquérir une propriété et celui où elle est en mesure de payer le vendeur restent excessifs et que, dès lors, les propriétaires concernés hésitent souvent à vendre leurs biens à l'amiable aux collectivités locales, ce qui est préjudiciable à celles-ci. Il attire donc à nouveau son attention sur l'intérêt qu'il y aurait de revoir les modalités de paiement des cessions amiables consenties au profit des collectivités locales en prévoyant, par analogie avec ce qui existe pour l'indemnité d'expropriation, la faculté pour la commune acquéreur de verser un acompte au vendeur. Par ailleurs, il paraîtrait également opportun de modifier la réglementation des emprunts pour l'acquisition foncière afin qu'une partie de ceux-ci soit versée, suivant le visa

du deuxième bureau des hypothèques, par les organismes prêteurs (C.A.E.C.L., C.D.C.). (*Question transmise à M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget.*)

Réponse. — Le versement par une collectivité locale, lors d'une acquisition par voie amiable, d'un acompte au vendeur d'un bien immobilier permettrait effectivement de remédier, en partie, aux inconvénients signalés par l'honorable parlementaire si le versement de cet acompte n'était pas subordonné à l'accomplissement préalable de la formalité de l'inscription au fichier immobilier. Or, en l'état actuel de l'étude menée sur ce point, il ne paraît pas possible de supprimer cette formalité compte tenu des risques financiers qui en résulteraient pour les collectivités locales. En effet, tant que l'acte constatant une vente n'est pas publié au fichier immobilier, le contrat n'est pas opposable aux tiers qui peuvent le considérer comme inexistant. Dès lors, si un tiers acquérait un bien après la signature par une collectivité locale d'un contrat d'une vente portant sur le même bien, mais inscrivait son droit au fichier immobilier avant que cette collectivité ne le fasse, il serait, aux yeux des tiers, le véritable propriétaire et la collectivité pourrait rencontrer de sérieuses difficultés pour obtenir le remboursement de l'acompte. L'on doit noter, à cet égard, que si l'article L. 13-28 du code de l'expropriation prévoit la possibilité de verser un acompte de 50 p. 100 des offres de l'expropriant ou, si elles lui sont supérieures, de l'estimation des domaines, ce n'est qu'à de multiples conditions restrictives et après la saisine du juge de l'expropriation en vue de la fixation de l'indemnité, sous la réserve expresse que l'ordonnance d'expropriation emportant transfert de propriété soit intervenue. Le versement d'un acompte dans cette hypothèse ne dispense d'ailleurs pas de la publication préalable au fichier immobilier. Dans la mesure où le versement de l'acompte doit être subordonné à l'accomplissement de la formalité au bureau des hypothèques, cette exception à la règle du service fait perdre tout intérêt dans le cas d'une acquisition par voie amiable puisqu'il est alors possible de verser immédiatement la totalité de la somme due au créancier de la collectivité. Il est toutefois incontestable que les délais qui s'écourent entre le moment où une collectivité décide d'acquérir un bien immobilier et celui où elle est en mesure de le régler le montant de cette acquisition sont parfois excessifs et qu'ils devraient être réduits ; la direction générale des impôts suit de près l'évolution du délai de publication dans les conservations des hypothèques : dans la majorité des bureaux, les délais normaux sont actuellement respectés ; des mesures de renfort temporaire sont prises lorsque des retards sensibles apparaissent ; par ailleurs la direction de la comptabilité publique donnera prochainement des instructions aux comptables des collectivités locales afin qu'ils procèdent au paiement des sommes dues au vendeur dès que le droit de la collectivité a été publié au bureau des hypothèques. La Caisse des dépôts et consignations ainsi que la Caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales se sont toujours efforcées de répondre dans les meilleures conditions aux appels de fonds des collectivités locales auxquelles elles consentent des prêts pour le financement de leurs investissements, notamment en acceptant l'échelonnement des versements correspondant à un même prêt. Ces versements sont opérés sans que les collectivités emprunteuses aient à produire de pièces justificatives concernant la réalisation de l'opération à financer ; ils peuvent intervenir conformément à l'échéancier des tirages communiqué à la délégation régionale intéressée de la Caisse des dépôts au moment de la signature du contrat de prêt, sous réserve qu'il soit parvenu à celle-ci au moins quinze jours à l'avance. Les collectivités locales ont donc la possibilité d'obtenir, tant de la Caisse des impôts que de la C.A.E.C.L., le versement total ou partiel des prêts qu'elles ont contractés en vue du financement d'acquisitions foncières sans avoir à fournir un visa du deuxième bureau des hypothèques.

Collectivités locales : évaluation des recettes.

7652. — 16 septembre 1982. — Afin de mesurer les incidences des dispositions prévues à l'article 120 du projet de loi n° 409, déposé sur le bureau du Sénat, relatif à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, **M. Ooghe** demande à **M. le ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget**, de bien vouloir lui préciser : le montant des sommes encaissées au titre de la vignette, globalement et par département, au cours des années 1978, 1979, 1980 et 1981 ; le montant de la recette provenant des droits d'enregistrement ou de la taxe de publicité foncière durant les années de référence.

Réponse. — Les renseignements demandés par l'honorable parlementaire concernant : le montant des sommes encaissées au titre de la vignette, globalement et par département, au cours des années 1978, 1979, 1980 et 1981 ; le montant des recettes provenant des droits d'enregistrement (mutations d'immeubles à titre onéreux) et de la taxe de publicité foncière durant les mêmes années, sont indiqués dans les tableaux ci-après.

1° Montant des sommes encaissées au titre de la vignette.

DÉPARTEMENTS	ANNÉES			
	1978	1979	1980	1981
	(En Francs.)			
A. — Au profit du budget de l'Etat.				
Ain	32 613 720	35 229 200	44 044 410	45 256 370
Aisne	38 557 965	41 373 270	50 651 380	50 670 290
Allier	28 613 085	30 248 560	37 366 970	37 842 710
Alpes-de-Haute-Provence	9 617 365	10 299 100	12 901 030	13 482 500
Alpes (Hautes-)	8 434 590	9 226 570	11 393 030	11 897 880
Alpes-Maritimes	74 203 595	81 308 235	103 838 545	107 559 531
Ardèche	17 882 655	19 021 330	23 830 220	24 570 240
Ardennes	21 043 635	21 872 760	26 919 620	27 710 560
Ariège	9 885 895	10 323 820	13 270 210	13 236 830
Aube	22 714 825	24 564 320	30 741 370	30 664 920
Aude	19 666 875	20 964 270	25 966 830	26 755 400
Aveyron	20 099 390	21 070 220	25 843 110	25 968 490
Bouches-du-Rhône	123 953 260	145 219 775	172 944 270	175 725 542
Calvados	43 082 880	46 151 280	56 780 920	58 175 620
Cantal	10 871 960	11 480 360	14 095 590	14 418 020
Charente	26 631 630	28 371 540	35 053 200	35 753 210
Charente-Maritime	40 096 325	43 108 800	53 593 230	54 312 750
Cher	23 592 500	25 286 600	31 119 390	31 415 110
Corrèze	18 418 620	19 702 630	24 163 770	24 617 400
Corse-du-Sud	199 855	225 080	262 410	556 062
Corse (Haute-)	206 405	266 200	256 570	313 890
Côte-d'Or	43 541 080	41 073 160	50 507 710	51 274 580
Côtes-du-Nord	37 472 765	39 855 350	48 894 070	49 777 290
Creuse	9 128 840	9 668 610	11 833 000	12 051 840
Dordogne	27 795 630	29 647 940	37 045 270	37 607 060
Doubs	39 766 800	43 088 960	50 429 640	50 185 930
Drôme	31 494 250	33 896 170	42 192 200	43 163 070
Eure	35 366 815	38 278 760	47 946 790	48 813 300
Eure-et-Loir	28 457 880	30 301 050	37 297 960	37 673 420
Finistère	59 288 760	63 285 170	77 170 580	78 593 260
Gard	38 941 110	41 873 690	52 103 160	54 354 820
Garonne (Haute-)	66 177 485	71 348 630	89 154 000	91 706 140
Gers	13 330 020	14 004 680	17 286 260	17 513 340
Gironde	87 837 925	98 449 060	121 268 920	123 431 180
Hérault	50 456 460	55 543 580	69 607 580	72 025 300
Ille-et-Vilaine	54 279 350	57 954 890	71 667 740	73 171 830
Indre	18 579 340	19 667 800	24 097 900	24 583 628
Indre-et-Loire	37 957 235	40 926 090	50 671 560	51 381 980
Isère	70 020 865	75 435 310	93 577 180	96 064 080
Jura	18 822 755	20 014 530	24 672 640	24 693 940
Landes	22 213 260	23 588 280	29 755 530	30 471 860
Loir-et-Cher	23 420 480	24 972 340	31 492 810	31 421 540
Loire	52 793 560	55 915 970	68 783 110	69 761 590
Loire (Haute-)	13 378 475	14 360 830	17 778 790	18 409 150
Loire-Atlantique	71 248 745	75 913 080	94 498 410	95 785 240
Loiret	44 977 935	48 678 470	60 025 090	60 506 990
Lot	11 703 690	12 420 580	15 549 750	15 653 880
Lot-et-Garonne	24 959 400	26 295 920	32 588 320	32 858 490
Lozère	5 268 640	5 636 660	6 951 460	7 152 476
Maine-et-Loire	39 764 720	47 379 740	59 613 330	61 965 050
Manche	32 358 020	34 673 190	43 003 760	44 319 770
Marne	50 350 240	48 831 940	59 918 730	61 840 640
Marne (Haute-)	15 686 460	16 785 650	20 600 390	20 954 610
Mayenne	19 292 610	20 439 990	24 959 620	25 225 960
Meurthe-et-Moselle	53 514 540	56 764 730	69 247 080	70 011 740
Meuse	14 010 050	14 662 360	17 936 420	18 119 610
Morbihan	39 301 495	42 454 080	52 519 310	53 872 020
Moselle	70 542 590	76 070 530	93 730 350	94 787 040
Nièvre	18 666 885	19 709 070	24 480 290	24 514 840
Nord	166 954 400	178 671 235	217 252 780	220 251 580
Oise	45 161 860	49 250 680	61 081 670	62 020 240
Orne	22 617 330	23 699 190	28 883 580	29 129 980
Pas-de-Calais	83 439 185	89 894 440	110 229 330	112 283 090
Puy-de-Dôme	46 883 605	50 911 210	62 405 690	63 059 520
Pyrénées-Atlantiques	39 892 315	50 395 350	57 806 050	59 256 823
Pyrénées (Hautes-)	17 234 760	18 446 300	22 865 800	23 453 250
Pyrénées-Orientales	24 730 780	26 905 300	33 614 328	35 662 540
Rhin (Bas-)	68 212 605	73 823 140	92 905 520	95 012 268
Rhin (Haut-)	51 779 675	56 657 680	69 811 240	70 967 850
Rhône	122 313 300	130 305 680	160 928 680	161 976 070
Saône (Haute-) (1)	27 144 205	29 535 750	35 467 850	35 635 530
Saône-et-Loire	44 519 790	47 631 030	58 563 850	59 345 710
Sarthe	36 190 125	39 078 070	47 690 790	49 072 872
Savoie	27 354 475	29 463 940	36 611 940	38 041 530
Savoie (Haute-)	42 902 010	46 974 440	58 090 120	59 851 350
Paris	235 579 206	246 479 180	300 745 139	305 308 511
Seine-Maritime	91 097 125	97 122 320	118 597 100	121 433 490
Seine-et-Marne	65 227 850	71 353 050	89 473 810	91 965 950
Yveline	96 771 355	105 128 620	130 200 610	133 305 310
Sèvres (Deux-)	26 113 830	27 736 070	34 265 440	34 674 380
Somme	36 875 845	39 431 660	48 230 690	48 273 490
Tarn	25 354 505	27 221 080	33 106 440	33 746 340
Tarn-et-Garonne	14 311 780	15 577 650	19 228 990	19 780 230
Var	55 095 155	60 325 510	75 888 970	79 452 870
Vaucluse	37 725 200	40 791 720	50 511 730	52 209 440
Vendée	33 624 700	36 294 810	45 145 220	45 571 740
Vienne	27 843 995	28 979 930	37 136 290	37 068 660

DÉPARTEMENTS	ANNÉES			
	1978	1979	1980	1981
	(En Francs.)			
Vienne (Haute).....	27 431 290	29 273 370	35 899 720	36 339 240
Vosges	28 465 265	30 667 090	37 296 490	37 963 850
Yonne	27 572 355	26 587 020	33 091 450	33 521 290
Essonne	78 088 695	86 332 230	101 235 940	93 845 610
Hauts-de-Seine	132 181 705	141 644 230	172 676 430	173 431 910
Seine-Saint-Denis	89 851 805	104 092 540	124 532 431	130 489 460
Val-de-Marne	91 402 855	98 882 330	122 372 240	129 871 490
Val-d'Oise	62 186 370	67 868 420	84 835 010	88 238 390
Guadeloupe	11 796 080	13 842 590	17 735 240	14 631 440
Martinique	11 948 770	12 692 770	16 363 860	16 862 460
Guyane	2 985 170	3 278 280	4 400 120	4 706 813
Réunion	15 427 860	17 275 090	22 000 110	23 006 660
Total	4 174 853 876	4 505 701 805	5 545 071 473	5 647 321 036
B. — Au profit du fonds d'expansion économique de la Corse. (Vignettes demi-tarif délivrées en Corse aux véhicules immatriculés dans les départements corses.)				
Corse-du-Sud	4 640 119	5 279 138	7 370 453	6 841 503
Haute-Corse	5 062 928	5 736 354	7 269 476	7 807 434
Total	9 703 047	11 015 492	14 639 929	14 648 937
Soit globalement.....	4 184 556 923	4 516 717 297	5 559 711 402	5 661 969 973

(1) Le territoire de Belfort est comptabilisé avec ce département.

2° Droits d'enregistrement.

DÉSIGNATION DES RECETTES	1978	1979	1980	1981
	(En millions de francs.)			
Mutations d'immeubles à titre onéreux.....	310,2	359,6	419,4	409,8
Taxe de publicité foncière (1).....	3 322,1	4 399,3	5 242,7	5 584,5
Ensemble	3 632,3	4 758,9	5 662,1	5 994,3

(1) Prélèvements pour fonds de concours non déduits.

CONSUMMATION

Cafés torréfiés : présence de benzopyrène.

5763. — 4 mai 1982. — M. Francis Palmero demande à Mme le ministre de la consommation si elle a des informations au sujet de la présence de benzopyrène dans les cafés torréfiés et si cette présence éventuelle de l'ordre de 2 à 3 microgrammes est susceptible d'être dangereuse pour les consommateurs.

Cafés torréfiés : présence de benzopyrène.

8943. — 10 novembre 1982. — M. Francis Palmero rappelle à Mme le ministre de la consommation sa question écrite n° 5763 du 4 mai 1982, restée sans réponse, par laquelle il lui demandait si elle a des informations au sujet de la présence de benzopyrène dans les cafés torréfiés et si cette présence éventuelle de l'ordre de 2 à 3 microgramme est susceptible d'être dangereuse pour les consommateurs.

Réponse. — Les services spécialisés du ministère de la consommation poursuivent les travaux entrepris ces dernières années pour remédier à l'éventuelle contamination des denrées alimentaires par les hydrocarbures aromatiques polycycliques. Des mesures ont déjà été adoptées pour limiter la présence de benzopyrène, notamment dans les produits provenant de la carbonisation du bois, parfois utilisés comme colorant ou aromatisant. Par ailleurs, ont été interdits certains procédés technologiques provoquant la formation de benzopyrène : brunissage à la flamme des pièces de viande, chauffage direct des fours par brûleur fonctionnant au mazout. Avant de se prononcer sur la teneur maximale admissible en benzopyrène

des produits torréfiés, le conseil supérieur d'hygiène publique de France a demandé qu'une étude soit réalisée afin de mettre au point des méthodes d'analyse et de déterminer les quantités décelables dans les produits commercialisés. Il n'est donc pas encore possible au ministre de la consommation d'exprimer un avis sur les chiffres communiqués par l'honorable parlementaire.

CULTURE

Sociétés dites de « Casting » : réglementation.

8111. — 7 octobre 1982. — M. Jean Francou demande à M. le ministre de la culture quelles dispositions il entend prendre pour réglementer l'activité des sociétés dites de « Casting », qui, par contrat, prétendent assurer la gestion de la carrière des acteurs, figurants, modèles ou mannequins. Il appelle son attention sur la situation des jeunes acteurs débutants totalement soumis au bon vouloir de ces sociétés dont les services sont rémunérés sans obligations de résultat.

Réponse. — Les personnes physiques ou morales qui accomplissent des opérations dites de « Casting » ne se considèrent pas actuellement comme soumises aux dispositions des articles L. 762-3 et suivants du code du travail, relatives au placement des artistes du spectacle, ni aux prescriptions de l'ordonnance du 13 octobre 1945 relative aux entreprises de spectacles. L'objet de ces entreprises semble être la recherche, pour le compte des producteurs de spectacles, d'acteurs présentant les caractéristiques nécessaires pour satisfaire aux exigences de la production, compte tenu du synopsis de l'œuvre envisagée. Ce travail de recherche et de sélection

devrait, semble-t-il, être confié à des agents ou à des mandataires du producteur rémunérés par celui-ci. Dans la pratique, ces organismes seraient amenés, pour la constitution de leurs fichiers et notamment pour la réalisation des films vidéo qu'ils mettent à la disposition des producteurs et réalisateurs, à entretenir avec les artistes une relation financière qui se rapproche sensiblement d'opérations de placement. Le ministère de la culture et le ministère du travail sont ainsi conjointement intéressés par ce type nouveau d'activités dans le domaine du spectacle et des études sont en cours sur les problèmes posés par ces pratiques et sur la nature des mesures qui devraient éventuellement être prises.

DEFENSE

Service national : cas des jeunes agriculteurs.

8491. — 26 octobre 1982. — **M. Henri Olivier** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur les jeunes agriculteurs auxquels se présente l'occasion, assez exceptionnelle d'ailleurs, de prendre la direction d'une exploitation qui leur est offerte (ce « sans y être contraints du fait de l'incapacité ou du décès des parents »). En effet, ces jeunes agriculteurs bénéficiant de ce « don » fort rare d'une ferme, « don » que leur valent leurs compétences, sont exploitants à part entière et par conséquent indispensables sur leurs terres, ce d'autant plus lorsqu'il y a reprise d'un cheptel (laitier notamment) qui exige une présence et des soins permanents. Aucune loi n'interdit l'exercice d'une profession avant le service national; cependant, seuls les agriculteurs se voient dans l'impossibilité d'exploiter une ferme à leur compte avant d'être dégagés de leurs obligations militaires, sachant qu'il est inconcevable pour eux (alors que tout autre métier le permet plus aisément) d'abandonner leur exploitation une année durant. Ceux-ci se voient donc découragés dans leur entreprise en ce qui concerne leur demande de dispense, car ne correspondant à aucun alinéa de l'article L. 32 du code du service national. Il lui demande donc que soit faite exception pour ces très rares jeunes afin qu'ils puissent être exemptés du service militaire.

Réponse. — Dans le cadre de la mise au point du projet de loi qui sera soumis au Parlement, visant à améliorer les conditions d'accomplissement du service national, le Gouvernement étudie les possibilités d'aménager les conditions dans lesquelles les jeunes gens peuvent être dispensés des obligations du service national actif pour permettre d'apporter une solution aux cas évoqués par l'honorable parlementaire.

ECONOMIE ET FINANCES

Promotion des produits « made in France ».

5777. — 5 mai 1982. — **M. Claude Fuzier** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les conclusions d'une enquête publiée par *50 Millions de consommateurs*, dans son numéro de mai 1982, sous le titre « Acheter français? ». Pour la revue, il faudrait agir dans les directions suivantes : 1° mettre en circulation des produits dont l'étiquette « made in France » ne soit pas usurpée; 2° faire mieux appliquer la réglementation de la concurrence pour lutter contre des marges abusives responsables de prix trop élevés par rapport aux produits étrangers; 3° informer loyalement le consommateur par l'indication détaillée des performances; 4° mieux prendre en compte les souhaits de la clientèle. Il lui demande son opinion sur ces quatre points.

Réponse. — L'enquête publiée par *50 Millions de consommateurs* sous le titre « Acheter français? » procède à une analyse de la pénétration des produits étrangers sur le marché national. Selon cette étude, trois raisons peuvent être invoquées : l'ignorance dans laquelle est tenu le consommateur de la provenance exacte du produit; le prix des produits étrangers généralement plus compétitif que celui des produits nationaux; la qualité des produits. Dans sa conclusion, l'auteur de l'article émet les quatre propositions reprises par l'honorable parlementaire. Compte tenu de la priorité accordée par le Gouvernement à la lutte contre le chômage, on ne peut que souscrire à ces propositions, en précisant toutefois que les frontières doivent demeurer ouvertes, en particulier dans l'ensemble de la Communauté européenne et que la recherche de la qualité doit être le souci constant des producteurs. Il convient au demeurant de souligner qu'au cours de l'année 1981, marquée par un profond changement des objectifs et des moyens de la politique économique, la politique de la concurrence a fait l'objet d'une forte relance. En effet, les pouvoirs publics considèrent que, dans une économie mixte, la concurrence reste le régulateur le plus efficace pour toutes activités qui relèvent de l'économie de marché. Elle permet d'atteindre simultanément trois objectifs : la lutte contre l'inflation, la capacité à affronter la compétition internationale et

la défense du consommateur. A ce titre, elle est également un instrument d'une politique de reconquête du marché intérieur qui ne peut être fondée sur des interventions protectionnistes mais sur un renforcement des capacités de nos entreprises à satisfaire l'attente des consommateurs.

Administration centrale du ministère de l'économie et des finances : réforme des structures.

7247. — 19 août 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quelles seront les conséquences de la réforme des structures de l'administration centrale de son département ministériel provoquée par la libération des bâtiments annexés au Louvre et leur transformation en musée. Est-il exact que 23 à 30 p. 100 des fonctionnaires travaillant dans ses services seront amenés à quitter la capitale. Pour quelles raisons une très large concertation n'est pas organisée avec les intéressés.

Réponse. — A la suite de la décision du Président de la République d'étendre à l'ensemble du palais du Louvre sa destination de musée, une autre implantation a dû être déterminée pour les services centraux du ministère de l'économie et des finances. Le site de la Rapée-Bercy a été retenu comme lieu principal d'implantation. Cette opération permettra de remédier à la dispersion actuelle des implantations du ministère en ramenant leur nombre de quarante-deux à une dizaine au maximum. Conformément aux orientations gouvernementales, elle comportera l'implantation en ville nouvelle de certains services. Marne-la-Vallée a été choisie en fonction de ses excellentes liaisons avec le site de la gare de Lyon-Bercy. Les craintes exprimées par l'honorable parlementaire n'apparaissent pas fondées. Par ailleurs, une procédure développée de concertation a été mise en place pour l'ensemble de cette opération, conformément à la lettre de mission adressée par le Premier ministre au coordonnateur de l'opération le 28 octobre où il lui demandait de travailler « de façon constante en étroite concertation tant avec les représentants des personnels que des chefs de service concernés ». Les organisations syndicales ont ainsi pu exprimer leur point de vue à de nombreuses occasions et à tous les niveaux, notamment lors d'une réunion associant le département de l'économie et des finances et celui du budget. Cette procédure de concertation étroite sera bien entendu poursuivie tout au long de l'opération.

Blocage des prix : dérogation fournitures scolaires.

7606. — 2 septembre 1982. — **M. Albert Voilquin** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** les raisons de la dérogation au blocage des prix des fournitures scolaires autorisant une hausse de 4 à 7 p. 100 de ces articles. Il ne lui échappera pas qu'une telle décision va à l'encontre du but poursuivi et provoque, par là même, une perte importante du pouvoir d'achat, ne pénalisant que les familles. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter une telle chose, soit par l'annulation de la mesure, soit par une mesure compensatoire assurant le maintien du niveau de vie des familles.

Réponse. — L'honorable parlementaire s'est inquiété des raisons de la dérogation au blocage des prix des fournitures scolaires autorisant une hausse de 4 à 7 p. 100 de ces articles. Les pouvoirs publics étaient informés des très fortes majorations du prix des papiers intervenues dans le courant de l'année 1981 (situées entre 30 et 40 p. 100), liées à la revalorisation substantielle du prix des pâtes dont le marché est très largement tributaire des importations et dont les cours sont exprimés en dollars. Par voie de conséquence, ces majorations devaient avoir une incidence importante sur les coûts des producteurs d'articles de papeterie et sur une large partie des distributeurs qui, n'ayant pas subi les hausses l'année précédente, ont dû les supporter intégralement (parfois jusqu'à 30 p. 100) lors de la passation de leurs marchés de campagne pour la rentrée de 1982. C'est pourquoi, dans le cadre de la lutte contre l'inflation, des dispositions ont été prises par voie d'arrêté en vue de diminuer, lors de la rentrée scolaire, les augmentations de prix licitement pratiquées par la plupart des producteurs d'articles de papeterie à usage scolaire (arrêté n° 82-63/A du 4 août 1982). Par ailleurs, au stade de la commercialisation, les mesures intervenues (arrêté n° 82-69/A du 4 août 1982) dont le champ d'application plus large couvre également les articles en cause, ont contraint les distributeurs concernés à opérer des abattements de prix variables en fonction de leur marge. Ce dispositif a été complété par un engagement d'une part importante de la distribution de vendre à prix coûtant des articles courants de papeterie scolaire à l'occasion de la rentrée. Au total, l'ensemble de ces dispositions a conduit à limiter très sensiblement l'impact des hausses subies par les familles et a donc contribué à défendre le pouvoir d'achat de celles-ci.

EDUCATION NATIONALE

Action sociale en faveur des étudiants.

7250. — 19 août 1982. — **M. René Chazelle** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** de lui exposer les grandes orientations du ministère en matière d'action sociale et, en particulier, les partages nouveaux qui pourraient être opérés entre l'aide directe attribuée aux étudiants et le régime des bourses d'enseignement supérieur.

Réponse. — Un groupe de travail animé par M. Claude Domenach a été chargé d'analyser les conditions de vie et de travail des étudiants et de formuler des propositions en vue de les améliorer. Sans attendre les résultats de cette étude, mais, dans une large mesure, sur les recommandations du rapporteur, de nombreux aménagements ont été apportés au régime des bourses d'enseignement supérieur pour l'année universitaire 1982-1983. C'est ainsi que les plafonds de ressources ouvrant droit à une bourse ont été revalorisés de 14,6 p. 100 et que le montant de cette aide a été augmenté en moyenne de 12 p. 100. Par ailleurs, des bourses seront désormais accordées aux étudiants étrangers qui résident en France avec leur famille depuis au moins deux ans. En outre, la composition des commissions régionales des bourses d'enseignement supérieur a été modifiée pour y faire entrer les étudiants, administrateurs élus des centres régionaux des œuvres universitaires. Toutefois, comme il n'a pas été possible de reconduire à la présente rentrée les mesures particulières prises en 1981-1982, l'aide versée à de nombreux boursiers ne sera augmenté que de 1,5 p. 100, voire diminuée dans certains cas. Dans le projet de budget pour 1983, des crédits ont été prévus afin de rétablir, dès le 1^{er} janvier 1983, l'attribution d'un échelon ou palier supplémentaire de bourse aux étudiants boursiers sur critères sociaux de l'enseignement technologique supérieur. Par ailleurs, le ministère de l'éducation nationale s'est attaché à privilégier l'aide accordée sur critères sociaux (bourses, logement en résidence universitaire) par rapport aux aides destinées à tous les étudiants quelle que soit leur origine sociale (repas). A cet effet, les crédits de bourses ont été revalorisés de 18,2 p. 100 passant de 761,6 milliers de francs à 899,9 milliers de francs. Cette augmentation qui peut paraître importante, ne permettra pas de rattraper tout à fait à la rentrée 1983-1984, le pouvoir d'achat des bourses de l'année universitaire 1980-1981. Les crédits prévus pour les résidences universitaires augmenteront de 18,9 p. 100. Dans le même temps, les crédits destinés aux restaurants universitaires, qui bénéficient également à tous, ne progressent, pour les raisons indiquées, que de 9,9 p. 100.

C.E.G.N. de Soulac-sur-Mer : enseignement de l'allemand.

8016. — 30 septembre 1982. — **M. Jean-François Pinfat** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les moyens mis à la disposition de M. le recteur de l'académie de Bordeaux pour la rentrée de 1982. Ceux-ci ne lui ont pas permis, cette année encore, de donner satisfaction aux demandes présentées lors de la commission académique de la carte scolaire par les établissements. C'est ainsi qu'au C.E.G.N. de Soulac-sur-Mer (Gironde) il n'y a pas eu de création de poste de professeur d'allemand (même en déléguant un enseignant qui aurait professé dans deux établissements à mi-temps). Les besoins sont reconnus dans une région dont le tourisme constitue l'activité économique prépondérante, un avis favorable a été émis par un groupe de travail départemental. De plus, dans cet établissement, il est proposé aux élèves une deuxième langue vivante en option ; or seuls l'anglais et l'espagnol sont enseignés. Peut-on parler d'option. En conséquence, il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour créer enfin dans cet établissement un enseignement de l'allemand.

Réponse. — Les moyens mis à la disposition des collèges pour la rentrée de 1982 (plus de 2 000 emplois d'enseignant) ont été totalement répartis entre les académies, sur la base de critères objectifs et cohérents tenant compte particulièrement des priorités que le ministère de l'éducation nationale s'est fixées, et notamment la lutte contre les inégalités. Toutefois, il convient de souligner que, malgré l'ampleur de l'effort accompli jusqu'à présent, il ne pouvait être matériellement possible de satisfaire de façon immédiate toutes les demandes ; si l'on peut juger qu'il existe encore un écart important entre ce qu'il serait souhaitable de faire et ce qui peut être fait, il faut cependant prendre conscience des contraintes diverses, notamment économiques, qui s'exercent dans le domaine budgétaire. Il appartient à chaque recteur, en vertu de la déconcentration administrative, de répartir les moyens mis à sa disposition, dans le respect des procédures de concertation et en fonction des priorités qu'il aura arrêtées. Le recteur de l'académie de Bordeaux, informé des préoccupations de l'honorable parlementaire, lui donnera toutes informations utiles sur la situation des postes d'enseignement des langues vivantes au collège de Soulac-sur-Mer.

ENVIRONNEMENT

Insonorisation du boulevard périphérique parisien : crédits.

4049. — 26 janvier 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'environnement** quelle est l'importance des crédits qu'il compte engager pour faciliter l'insonorisation du boulevard périphérique parisien.

Réponse. — La protection contre le bruit des riverains du boulevard périphérique parisien fait l'objet de nombreuses études depuis plusieurs années. A l'initiative du ministre de l'environnement, une réunion des élus et des différents services concernés a été organisée à la préfecture de la région Ile-de-France. Au nom des principaux ministères intéressés : intérieur et décentralisation, transports, urbanisme et logement, le ministre de l'environnement a proposé de travailler sur un programme prioritaire de 250 millions de francs en cinq ans. Le plan de financement envisagé prévoit quatre participations suivantes : 25 p. 100, Etat ; 35 p. 100, région ; 40 p. 100, ville de Paris ou département et communes limitrophes suivant le côté à protéger du bruit, une contribution des propriétaires pouvant venir en déduction de la troisième part après accord négocié à l'initiative des collectivités locales intéressées. Il faut noter que le ministère des transports accepte de participer aux travaux alors que le boulevard périphérique de Paris ne fait pas partie de la voirie nationale. Pour faciliter l'opération, le ministère de l'environnement financera une partie de la part de l'Etat grâce au Fonds d'intervention pour la qualité de la vie. Le comité interministériel du 6 juillet dernier a confirmé l'engagement de l'Etat sur un programme estimé à 250 millions de francs répartis sur cinq ans. Le Fonds d'intervention pour la qualité de la vie apportera 3 millions de francs dès la première tranche de ce programme.

Zones résidentielles : implantation d'activités provoquant des nuisances.

6111. — 25 mai 1982. — **M. Jean Ooghe** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement** sur les graves inconvénients découlant des conditions de délivrance des autorisations de mise en service de véhicules de remorquage aux professionnels de l'automobile. En effet ceux-ci fixent fréquemment le siège de leurs activités dans des zones pavillonnaires à caractère strictement résidentiel et y provoquent des nuisances importantes (stationnement de ces véhicules spéciaux sur la chaussée, voire sur les trottoirs avec départs et arrivées fréquents des engins de jour comme de nuit). Or les services préfectoraux délivrent aux intéressés les autorisations de mise en service des véhicules susvisés sans qu'une procédure de concertation avec les services de la direction départementale de l'équipement et les services municipaux ait été préalablement engagée à l'effet de déterminer si l'implantation d'une telle activité est compatible avec le caractère résidentiel du lieu d'exercice. Il arrive fréquemment que le bénéficiaire de l'autorisation considère, de bonne foi, que celle-ci vaut accord pour l'implantation de son activité dans une zone pavillonnaire. Jusqu'à ce jour l'administration préfectorale arguait du fait que l'implantation des entreprises de transports ou de dépannage ne nécessitait aucune autorisation de l'Etat pour ne pas intervenir dans cet important problème. Il lui demande en conséquence s'il ne considère pas que le temps soit venu d'aboutir à une action cohérente et simultanée des divers services intéressés en vue de mettre fin à des nuisances insupportables dans des zones pavillonnaires.

Réponse. — Le dépannage et le remorquage ne nécessitent effectivement pas d'autorisation au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. L'implantation de telles activités relève de la responsabilité du maire, qui a le pouvoir d'interdire l'accès et (ou) le stationnement des poids-lourds dans toute ou partie des zones pavillonnaires, résidentielles ou autres.

Aménagement des rivières : vallée du Lot.

6542. — 15 juin 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **M. le ministre de l'environnement** si le Gouvernement compte mettre en œuvre un programme national d'aménagement des rivières ; si oui, prendra-t-il pour terrain d'expérience l'aménagement de la vallée du Lot.

Réponse. — Dans le cadre de la loi du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux, ont été mis en place des instruments permettant d'assurer la programmation efficace de la protection, la conservation, l'entretien et l'aménagement des eaux. Il s'agit des cartes départementales d'objectifs de qualité des cours d'eau, canaux, lacs et étangs, et des schémas d'aménagement des eaux. Ces schémas, dont l'élaboration a été définie par circulaire du 19 juillet 1978, doivent être réalisés par sous-bassins hydrographiques et en concertation entre toutes les parties intéressées : élus,

usagers, associations et administrations, avec information du public. Il s'agit donc, comme dans le cas des cartes départementales d'objectifs de qualité, d'une procédure décentralisée. Le rôle du Gouvernement, outre de vérifier que ces schémas et cartes sont élaborés en temps utile, consiste à aider les instances locales à mettre en œuvre les prescriptions des documents dont elles se sont pourvues, en menant avec elles un certain nombre d'opérations pilotes. Il s'agit des opérations « Rivières propres » et des contrats de rivière qui leur ont succédé. Le Lot a fait l'objet d'une opération « Rivière propre » et les enseignements qui ont pu en être retirés ont largement servi à la mise en place de la procédure des contrats de rivière.

FONCTION PUBLIQUE ET REFORMES ADMINISTRATIVES

Congés de maternité : amélioration.

8273. — 13 octobre 1982. — **M. Pierre-Christian Taftinger** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives**, quelles mesures il compte prendre pour améliorer le régime des congés de maternité.

Réponse. — Les mesures susceptibles d'être adoptées pour améliorer le régime des congés de maternité dans la fonction publique sont actuellement à l'étude et font l'objet de discussions avec les ministères gestionnaires et les partenaires sociaux. Elles pourraient notamment porter sur une plus grande souplesse dans l'attribution de facilités d'horaires aux femmes enceintes et l'octroi du congé supplémentaire pour grossesse pathologique. Il pourrait être envisagé, par ailleurs, de généraliser le maintien des primes et indemnités durant le congé de maternité et d'organiser davantage l'aménagement des conditions de travail ou le changement temporaire d'affectation en cas d'incompatibilité entre l'état de grossesse et les fonctions exercées.

Secrétaires administratifs d'administration centrale : situation.

8381. — 19 octobre 1982. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives**, quelles mesures il compte prendre pour ne pas porter discrimination à l'égard des secrétaires administratifs d'administration centrale lors de la mise en place du plan de titularisation d'agents non titulaires de l'Etat. Si ce dernier répond à une revalorisation et une extension de la fonction publique, il attire son attention sur le fait que la situation des fonctionnaires qui ont été astreints à passer des concours risque de se trouver dégradée tant au plan de l'ancienneté que des indices de rémunération.

Réponse. — Le plan de titularisation des agents non titulaires de l'Etat décidé par le Gouvernement et qui s'est déjà traduit par le dépôt sur le bureau de l'Assemblée nationale, le 3 septembre 1982, du projet de loi n° 1081 et par la publication du décret n° 82-803 du 22 septembre 1982, répond au double objectif de solidarité pour les agents qui travaillent dans une situation juridique précaire et, pour l'administration, de remise en ordre dans la gestion de ses personnels. Ces objectifs n'interfèrent donc pas avec ceux de la réflexion prescrite par le Premier ministre sur l'évolution du rôle et des missions des fonctionnaires. Quant aux droits légitimes des fonctionnaires recrutés par la voie normale du concours, toutes les dispositions seront prises, tant au niveau législatif que réglementaire, pour que les mesures de titularisation ne leur portent pas atteinte : c'est ainsi que la prise en compte de l'ancienneté des agents intégrés dans un corps de secrétaire administratif des administrations centrales s'opérera conformément à la réglementation en vigueur, c'est-à-dire conformément aux dispositions de l'article 5-II du décret n° 73-910 du 20 septembre 1973.

INTERIEUR ET DECENTRALISATION

Protection des réfugiés en France.

4142. — 27 janvier 1982. — **M. Henri Caillavet** demande à **M. le ministre des relations extérieures** les mesures concrètes qu'il compte prendre pour protéger les réfugiés étrangers en France après les découvertes d'écoutes exercées sur des réfugiés tchécoslovaques par les services secrets tchèques en France. (*Question transmise à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation.*)

Réponse. — La protection des étrangers, que ce soit dans ce domaine ou dans celui de leur sécurité, est assurée au même titre que celle des Français, par l'ensemble des services de police. En ce qui concerne l'affaire à laquelle il est fait allusion, l'enquête appro-

fondie à laquelle il a été procédé n'a pas permis d'aboutir à une conclusion catégorique. Il convient de remarquer que cette affaire n'a entraîné aucun dépôt de plainte de la partie intéressée. Quoi qu'il en soit, des consignes très rigoureuses de vigilance ont été données aux services de la police nationale pour déjouer dans toute la mesure du possible de tels agissements.

Recensement 1982 : anomalies et erreurs.

7516. — 19 août 1982. — **M. Albert Voilquin** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur l'anomalie de certains résultats concernant le dernier recensement. Il lui demande s'il n'estime pas utile de faire procéder à une deuxième opération en raison du fait reconnu que de nombreux oublis ou de nombreuses erreurs se sont produits à cette occasion, plus particulièrement dans les cités dépassant 5 000 à 8 000 habitants, faussant ainsi les résultats. Cette opération semble d'autant plus nécessaire que nombreux sont nos concitoyens qui, en raison de la nature et de la qualité des « agents recenseurs », ne croient pas à l'authenticité des chiffres publiés. (*Question transmise à M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation.*)

Réponse. — Le recensement général de la population a été effectué du 4 mars au 2 avril 1982. Si des erreurs sont inhérentes à ce type d'opérations, elles restent limitées dans leur ampleur. Rien n'indique à cet égard que la qualité du recensement de 1982 soit inférieure à celle des recensements précédents. En tout état de cause, l'Institut national de la statistique et des études économiques procède à de nombreuses vérifications. Dans ces conditions, il n'est pas prévu de procéder à un deuxième recensement dans les communes importantes.

Sécurité publique : protection des personnels et des policiers.

7526. — 19 août 1982. — **M. Albert Voilquin** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur le nombre, sans cesse grandissant, d'agressions dont sont victimes les policiers et combien grande est leur inquiétude. Il lui demande une application rigide des textes adaptés, sur le plan pénal, à cette situation et que soit mise en œuvre une politique véritable pour assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que la protection des policiers. Il conviendrait de surseoir à la suppression des services spécialisés dans la lutte contre la criminalité. Il propose aussi que soit étudié un projet de loi octroyant une pension de réversion de 100 p. 100 aux veuves des policiers tués en service.

Réponse. — La sécurité des policiers est au premier rang des préoccupations du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation qui n'ignore pas qu'il ne saurait y avoir de sécurité pour les citoyens si les hommes et les femmes qui ont la charge de les protéger sont menacés dans leur existence. Pour restaurer un climat de sécurité, il faut s'en prendre d'abord aux causes de l'insécurité, notamment le chômage, l'organisation des grands ensembles, l'insuffisance des centres sociaux et des pôles culturels, des terrains de sports et de loisirs. En bref, c'est une politique d'ensemble qui doit être menée dans ce domaine, prenant en compte les causes profondes de cet état d'insécurité pour en proposer des remèdes durables. Cette action, large et de longue haleine, ne peut être conduite qu'en concertation avec les départements ministériels concernés. Le Gouvernement s'y emploie. Mais il faut également que la police ait les moyens d'accomplir efficacement ses tâches, qu'il s'agisse de moyens en hommes, de moyens en matériels ou de moyens juridiques. Là aussi, des programmes importants ont été lancés, qui commencent à produire leurs effets. Faut-il rappeler que l'accroissement des crédits de la police nationale au budget de 1982 s'est traduit par la création de 6 000 emplois supplémentaires, lesquels sont venus s'ajouter aux 1 000 emplois administratifs obtenus à la fin de 1981. Bénéficiant délibérément de la plus grande partie de ces créations d'emplois (5 000 sur 6 000) contre 725 en 1981, la police en tenue a pu ainsi renforcer la présence policière sur la voie publique et répondre, ce faisant, aux attentes exprimées par les maires et la population. Pour 1983, de nouvelles créations interviendront mais le budget de l'Etat n'étant pas encore voté, il est difficile de préjuger les décisions des assemblées parlementaires. Toutefois, les propositions gouvernementales tendent vers des créations de l'ordre de 2 000 emplois. Parallèlement, un effort particulier est réalisé pour assurer une meilleure sécurité des policiers : modernisation de l'armement (ainsi 10 000 armes supplémentaires viendront s'ajouter, en 1982, aux 15 000 revolvers MR 73 mis en service) augmentation du nombre de gilets pare-balles d'un modèle nouveau dont une commande de 1 100 exemplaires vient d'être passée, les 350 premières dotations devant intervenir en fin d'année, accroissement du parc de véhicules légers et d'engins à deux roues, augmentation du nombre des postes radio portatifs, développement des terminaux d'ordinateurs. A ces mesures, il

convient d'ajouter celles prises à l'effet de dispenser une formation, initiale et continue, adaptée et efficace. S'agissant des unités spécialisées particulièrement chargées de lutter contre la délinquance, aucune suppression n'a encore été prononcée. Leur cas fera l'objet d'un examen approfondi dans le souci de renforcer l'efficacité des services de police. Par ailleurs et ainsi qu'il s'y était engagée devant l'Assemblée nationale, le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation a fait élaborer par ses services, en liaison avec ceux du ministre délégué auprès du ministre de l'économie et des finances, chargé du budget, un projet de loi tendant à porter à 100 p. 100 le taux de la pension de réversion versée aux veuves de policiers ayant trouvé la mort en service commandé. Ce projet de loi devrait être soumis au Parlement le plus rapidement possible. Enfin, conscient que la fréquence et la gravité des actes de violence dont les forces de l'ordre sont victimes dans la lutte contre la criminalité justifient pour les malfaiteurs qui en sont les auteurs une répression sans hésitation ni faiblesse, le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation est intervenu en ce sens auprès du garde des sceaux, ministre de la justice. En réponse, celui-ci a adressé, le 1^{er} juin 1982, aux procureurs généraux une instruction demandant aux parquets de traiter les affaires de violences contre les forces de l'ordre avec la plus grande célérité et de requérir des sanctions exemplaires et dissuasives. Les efforts menés dans les divers domaines évoqués ne peuvent que concourir à assurer aux fonctionnaires de police les moyens de poursuivre dans de meilleures conditions de sécurité et, partant, de confiance, leurs difficiles missions au service de la population.

*Etablissements publics départementaux :
remboursement de la T.V.A.*

7838. — 21 septembre 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur le fait que certains offices H.L.M. (établissements publics départementaux) connaissent des difficultés résultant de la conjonction des arriérés des loyers et des blocages de leur augmentation. Dès à présent on peut pressentir des résultats déficitaires qui feront appel pour leur couverture aux collectivités locales garantes des emprunts de ces offices. Or il apparaît que ceux-ci ne sont pas admis au remboursement de la T.V.A. Son produit compenserait pourtant les charges que les offices ne peuvent récupérer, ou les moins-values entraînées par les mesures de blocage. Il aimerait connaître les intentions ministérielles à l'égard de la mesure équitable qui, à l'évidence, paraît s'imposer.

Réponse. — La liste des bénéficiaires du fonds de compensation pour la T.V.A. est fixée par la loi. Il s'agissait initialement (art. 54 de la loi de finances pour 1977) des communes, des départements, de leurs groupements, de leurs régies et des organismes chargés de la gestion des agglomérations nouvelles. L'article 56 de la loi de finances pour 1981 a étendu cette liste aux services départementaux d'incendie et de secours, aux bureaux d'aide sociale, aux caisses des écoles et au centre de formation des personnels communaux. Les dépenses de ces établissements étant presque exclusivement financées par des subventions ou cotisations obligatoires des collectivités locales, le Parlement, sur proposition du Gouvernement, a en effet considéré qu'elles pouvaient être assimilées à des dépenses des collectivités locales. Les offices publics d'H.L.M., qui ne figurent pas sur la liste des bénéficiaires, ne peuvent bénéficier d'une telle assimilation puisqu'ils disposent de recettes propres. En outre, ils sont situés dans le champ d'application de la T.V.A. et le fonds de compensation ne peut en aucun cas prendre en compte des dépenses qui peuvent donner lieu, par ailleurs, à récupération.

*Cessation anticipée d'activité des agents des collectivités locales :
conditions d'application.*

7893. — 22 septembre 1982. — **M. Georges Mouly** rappelle à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sa question n° 4489 du 18 février 1982 relative à la cessation anticipée d'activité des agents titulaires et non titulaires de toutes les collectivités locales et de leurs établissements publics administratifs ayant souscrit un contrat de solidarité. Les agents concernés doivent, pour être admis à faire valoir leurs droits à la retraite, justifier qu'ils réunissent les trois conditions imposées par le texte : être à trois ans de l'âge normal de départ à la retraite ; avoir accompli trente-sept annuités et demie de services effectifs ; dont vingt-cinq ans au service des collectivités locales pour les agents titulaires et dix pour les non-titulaires. Si les deux premières conditions paraissent aisées à réunir pour les personnes concernées, la troisième semble trop souvent inaccessible : bien des agents communaux sont, en effet, entrés tardivement au service d'une collectivité locale. Il lui demande, par conséquent, s'il ne serait pas souhaitable, sans

aller jusqu'à la suppression pure et simple de la troisième condition, de ramener celle-ci dans des proportions acceptables en réduisant, par exemple, d'un tiers la durée exigée de services effectifs au profit des collectivités locales. Il ajoute que, dans sa séance du 5 juillet 1982, le conseil général de la Corrèze, à l'unanimité, a adopté ce même point de vue.

Réponse. — Aux termes des dispositions de l'ordonnance n° 82-108 du 30 janvier 1982 et de son décret d'application n° 82-268 du 26 mars 1982, les personnels des collectivités locales qui ont souscrit un contrat de solidarité, doivent justifier, pour pouvoir cesser leur activité par anticipation, de trente-sept annuités et demie de services salariés effectifs dont dix au profit des collectivités locales, pour les agents non titulaires, et vingt-cinq liquidables au titre d'un régime de retraite des collectivités locales, pour les titulaires. La charge du revenu de remplacement incombant totalement aux collectivités locales ou à leurs établissements publics (le tiers étant pris en charge par la collectivité employeur, les deux tiers par le fonds de compensation institué par l'ordonnance susvisée du 30 janvier 1982 auquel contribuent l'ensemble des collectivités locales), il est normal qu'en contrepartie les agents intéressés par cet avantage aient travaillé un laps de temps suffisant au profit des collectivités locales. En ce qui concerne les titulaires, il convient de noter que, dans les vingt-cinq ans de services exigés, peuvent être décomptées toutes les périodes dont leur régime de retraite admet la validation, même si cette validation n'a pas encore été demandée par les intéressés, sous réserve qu'ils la demandent avant leur admission définitive à la retraite. Pour les personnels affiliés à la Caisse nationale de retraites des agents des collectivités locales, l'article 4 du décret n° 82-268 précité précise que peuvent être retenues toutes les périodes liquidables dans les conditions prévues à l'article 10 du décret du 9 septembre 1965 modifié, qui règle ce régime de retraite (ceci inclut notamment les services militaires, les périodes accomplies pour le compte de l'Etat à condition qu'elles soient liquidables dans le régime de retraite de la C.N.R.A.C.L. ainsi que les services rendus en qualité d'auxiliaire, de temporaire, d'aide ou de contractuel). En outre, un décret sera publié prochainement permettant la validation des services de non-titulaires effectués avant dix-huit ans. Néanmoins, des études sont actuellement entreprises sur l'opportunité d'aménager si possible dans un sens plus favorable encore les conditions exigées des agents titulaires des collectivités locales pour obtenir le bénéfice de la cessation anticipée d'activité.

Consolidation d'anciennes carrières : financement.

7945. — 28 septembre 1982. — **M. Jacques Carat** expose à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation** la situation particulière des communes dont une partie du sous-sol est minée par d'anciennes carrières, et présente de ce fait un danger grave pour la population. Afin de prévenir une éventuelle catastrophe, des travaux de consolidation du sous-sol doivent être entrepris, mais ceux-ci atteignent des montants très élevés et ne bénéficient, semble-t-il, d'aucune aide spécifique de l'Etat. Les attributions de police du maire lui font seulement obligation d'intervenir en cas de danger imminent. Or, le danger présenté par les anciennes carrières, pour important qu'il puisse être, ne présente que rarement un véritable caractère d'imminence. L'on pourrait donc en déduire que la charge de tels travaux n'incombe pas explicitement à la commune. Les communes concernées, soucieuses de protéger les intérêts de leur population, considèrent cependant qu'elles ont un devoir en la matière, et se sont efforcées de réaliser quelques opérations sur leur budget. Afin de les encourager dans cette voie, l'Etat, qui a une responsabilité en matière de protection civile, ne devrait-il pas leur procurer une aide financière.

Réponse. — Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation est tout à fait conscient des difficultés rencontrées par les collectivités locales pour le financement des travaux de consolidation du sous-sol miné par d'anciennes carrières. Les crédits dont dispose le ministre d'Etat en ce domaine sont limités au financement des seuls travaux de réparation et non de prévention. Ainsi le chapitre 67-54, chapitre d'imputation de ces crédits, est intitulé « Subventions d'équipement aux collectivités pour les réparations des dégâts causés par les calamités publiques » étant précisé que ces subventions sont destinées aux seuls équipements relevant du ministère de l'intérieur et de la décentralisation (voirie, constructions publiques, réseaux urbains). Les collectivités peuvent en outre bénéficier d'aides du ministère de l'intérieur pour financer les études, mais non les travaux, entreprises en cas de risques géologiques ; ces subventions sont imputées sur le chapitre 41-31. Il n'existe donc pas actuellement de dotations affectées aux travaux préventifs tels notamment ceux de consolidation du sous-sol. Le problème général a été soumis à M. le Premier ministre qui en a confié l'analyse à M. Tazieff.

Recensement : précision des résultats.

8013. — 30 septembre 1982. — **M. Jacques Carat** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, si, compte tenu du manque de précision des résultats du dernier recensement, il est administrativement possible d'instaurer, sans fonder d'obligations incompatibles avec les libertés individuelles, une procédure qui permettrait aux élus municipaux de constituer et de tenir à jour des fichiers de la population et, à cette fin, d'enregistrer en permanence et en totalité, de façon exacte, dans les limites des communes qu'ils administrent, les installations durables et les départs définitifs de personnes et de familles.

Réponse. — Les conditions dans lesquelles les communes peuvent créer des fichiers nominatifs sont définies par la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés. En particulier, les traitements automatisés d'informations nominatives ne peuvent être exécutés qu'après avis de la commission nationale de l'informatique et des libertés. Par ailleurs, l'obligation de déclaration à la mairie des changements de domicile a été supprimée par l'ordonnance n° 45-2589 du 2 novembre 1945. La création d'un fichier communal de population ne saurait donc entraîner le rétablissement de cette obligation.

Régions : calendrier électoral.

8084. — 5 octobre 1982. — **M. Raymond Soucaret** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation** : 1° s'il envisage de reporter les élections régionales à 1985 ; 2° s'il a demandé à ses services d'étudier un projet de remodelage des régions.

Réponse. — Le Gouvernement n'a pas encore délibéré de la date à retenir pour les élections régionales. S'agissant des limites géographiques des nouvelles collectivités, il appartiendra aux assemblées régionales, élues au suffrage universel direct, de se prononcer, si elles le souhaitent, sur le remodelage des régions. Dans l'immédiat, le Gouvernement n'entend pas prendre d'initiative en matière de modification des limites territoriales des régions. La procédure à cet égard demeure régie par l'article 2 de la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972 portant création et organisation des régions.

Maires : nécessité d'une nouvelle définition des fonctions.

8119. — 7 octobre 1982. — **M. Pierre-Christian Taftinger** demande à **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, s'il ne croit pas indispensable de proposer une nouvelle définition législative du rôle et de la fonction du maire. Le Gouvernement vient de décider de créer des catégories différentes d'élus dont l'action se superposera, s'opposera et se confrontera. Si le Parlement retient cette évolution, quelles mesures envisage-t-il de proposer pour éviter que des confusions surgissent entre des titres identiques et des responsabilités autres.

Réponse. — La création des conseils d'arrondissement prévue par le projet de loi relatif à l'organisation administrative de Paris, Marseille et Lyon et des établissements publics de coopération intercommunale a pour objectif de renforcer la démocratie dans les trois plus grandes villes de France en donnant à leurs habitants la possibilité de participer pleinement au mouvement de décentralisation engagé par le Gouvernement. A côté des organes d'administration de la commune à compétence générale que sont le conseil municipal et le maire, il est proposé au Parlement de créer un organe d'administration à compétence spécialisée dans un cadre territorial bien précis de la commune : les conseils d'arrondissement. Ceux-ci seront composés de conseillers municipaux et de conseillers d'arrondissement élus dans l'arrondissement ou le groupe d'arrondissements. Ils seront présidés par un maire d'arrondissement élu parmi les membres du conseil municipal de la commune. Les conseillers d'arrondissement désigneront également en leur sein un ou plusieurs adjoints au maire d'arrondissement parmi les conseillers municipaux et les conseillers d'arrondissement. Les attributions des conseils d'arrondissement seront limitativement définies par la loi. Il ressort de ce qui précède que les nouveaux organes qui seront élus, conseil d'arrondissement, maire d'arrondissement, adjoint au maire d'arrondissement ne pourront, ni pour ce qui concerne leurs titres, ni pour ce qui concerne leurs fonctions, être confondus avec les organes déjà existants de la commune : le conseil municipal et le maire.

Collectivités locales : situation des fonctionnaires d'Etat détachés.

8130. — 8 octobre 1982. — **M. Bernard Legrand** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur les difficultés rencontrées par les fonctionnaires d'Etat détachés auprès des collectivités locales qui sollicitent leur intégration définitive dans les cadres communaux. Avant la circulaire n° 139 de la Caisse des dépôts et consignations du 16 mars 1973, pour leur intégration, les fonctionnaires de l'Etat étaient nommés à un échelon comportant un traitement égal à celui perçu en position de détachement. La circulaire n° 139 précise que cette pratique ne peut être admise que si elle est prévue par une disposition expresse du statut dont relève l'emploi local. En l'absence d'une telle disposition, les fonctionnaires d'Etat doivent être recrutés à un échelon de début. Dans le cadre de la préparation des textes sur les statuts de la fonction publique, il lui demande d'introduire une disposition permettant de prendre en compte la situation acquise, à moins que le retour à la situation antérieure à la circulaire n° 139 ne soit plus simple.

Réponse. — La réforme du statut du personnel des collectivités locales fait actuellement l'objet d'une procédure de concertation avec les organisations syndicales des personnels concernés et avec les représentants des exécutifs locaux élus. Un avant-projet de code général de la fonction publique a été élaboré conjointement par le ministre chargé de la fonction publique et par le ministre de l'intérieur et de la décentralisation. Il comporte trois titres qui, à l'issue des procédures de concertation, feront chacun l'objet d'un projet de loi distinct. Dans ce cadre, il est prévu de prendre en considération les avantages acquis par les personnels des administrations d'Etat qui sont appelés à exercer dans une collectivité locale. En effet l'actuel projet de titre II relatif à la fonction publique de l'Etat précise que tout fonctionnaire de l'Etat peut accéder à un corps ou occuper un emploi d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public territorial et qu'il est alors tenu compte pour son intégration de ses droits acquis en matière de rémunération et de retraite. Une mesure symétrique est d'ailleurs prévue au bénéfice des fonctionnaires des collectivités territoriales dans le titre III relatif à la fonction publique territoriale.

Décentralisation : indemnités versées par les collectivités locales à des agents de l'Etat.

8144. — 12 octobre 1982. — **M. Rémi Herment** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de la décentralisation**, sur le régime qui découle de la modification apportée par la loi n° 82-263 du 22 juillet 1982 à l'article 97 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982. De la combinaison de ces textes, il semble que les collectivités locales n'aient plus la possibilité légale d'accorder des indemnités à des agents de l'Etat à partir du 2 septembre 1982. Il souhaiterait connaître si cette interprétation est bien conforme à l'esprit des textes et dans l'affirmative, savoir comment elle se concilie avec les principes posés par l'article 30 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982.

Réponse. — L'article 97 de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée par la loi n° 82-263 du 22 juillet 1982 prévoit l'intervention d'un décret destiné à préciser les conditions suivant lesquelles les collectivités territoriales pourront attribuer des indemnités supplémentaires aux agents des services extérieurs de l'Etat et de ses établissements publics au titre des prestations fournies personnellement par ces agents en dehors de leurs fonctions réglementaires. Ce décret qui a été adopté par le Conseil d'Etat et dont les dispositions donnent aux commissaires de la République une plus large compétence en la matière est en cours de signature. Par ailleurs, l'article 30 de la loi du 2 mars 1982 dispose que « restent à la charge des départements les prestations de toute nature, y compris celles relatives à l'entretien et l'acquisition des matériels qu'ils fournissent actuellement au fonctionnement de l'administration préfectorale et des services extérieurs de l'Etat ainsi qu'à leurs agents ». Les crédits inscrits aux budgets départementaux pour l'octroi d'indemnités aux agents de l'Etat devront, en application de ce texte, être globalement reconduits en valeur réelle.

RELATIONS EXTERIEURES*Réfugiés politiques : discrétion.*

8369. — 19 octobre 1982. — Rappelant les directives données par **M. le ministre des relations extérieures** sur la nécessaire discrétion des réfugiés politiques en France, **M. Francis Palmero** lui demande s'il a répliqué à la récente déclaration d'un leader politique libanais, réfugié en France, qui a osé mettre en cause le rôle de l'armée française au Liban dans le cadre de la force multinationale.

Réponse. — Le ministre des relations extérieures n'a pas connaissance qu'un dirigeant politique libanais ait demandé à bénéficier du statut de réfugié politique en France. En ce qui concerne la force multinationale déployée à Beyrouth, c'est à la demande expresse du Gouvernement libanais que la France a pris la décision d'y participer. La mission de cette force, qui est d'appuyer les forces armées du Gouvernement libanais dans leur action en vue de restaurer l'autorité de l'Etat à Beyrouth et d'y assurer la protection des populations, ne comporte aucune ambiguïté: elle exclut toute participation, directe ou indirecte, à des opérations de police qui relèvent de la seule souveraineté du Gouvernement libanais.

SANTE

Place de l'hospitalisation privée dans la politique hospitalière.

7869. — 22 septembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de la santé** pour quelles raisons et dans la recherche de quels objectifs six lignes seulement de la Charte de la santé sont consacrées à l'hospitalisation privée, alors que le candidat socialiste à l'élection présidentielle avait affirmé que l'hospitalisation privée aurait, dans le processus de la politique hospitalière, toute la place qui lui revient.

Réponse. — La Charte de la santé a repris les principes définis par le Président de la République lors de la campagne électorale de 1981 en réaffirmant l'importance du rôle des établissements privés d'hospitalisation dans la satisfaction des besoins de santé et la nécessité de réserver à ces établissements toute la place qui leur revient dans la politique nouvelle visant à établir une complémentarité entre les secteurs public et privé. Cet objectif s'applique à l'ensemble du ou des établissements à prix de journée préfectoral. Pour la première catégorie d'établissements, un groupe de travail, auquel participent les organisations professionnelles, et ayant pour rapporteur un membre de la Cour des comptes, a été constitué par le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale en vue d'étudier une réforme du régime tarifaire des cliniques conventionnées, qui respecte leur spécificité tout en leur permettant de participer dans de meilleures conditions au service des malades. Du point de vue de la politique hospitalière, les dispositions du chapitre III de la loi du 31 décembre 1970 relatives à la participation au service public hospitalier et aux contrats de concession, seront revues à l'occasion de la refonte de ce texte: le souhait de parvenir à la complémentarité entre les établissements de soins publics et privés amènera notamment à définir, après négociation avec les intéressés, les conditions dans lesquelles les établissements privés qui sont actuellement exclus du service public hospitalier pourront y être associés. Par ailleurs, il est prévu que la création d'établissements et l'installation d'équipements lourds dans le secteur public et dans le secteur privé seront désormais soumis à l'avis des mêmes instances consultatives et à la même procédure d'autorisation.

URBANISME ET LOGEMENT

Sites pittoresques: inscription à l'inventaire.

7724. — 16 septembre 1982. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** quelle est l'exacte portée et quels sont les effets juridiques d'une décision d'inscription à l'inventaire des sites pittoresques. Quelles contraintes impose-t-elle au maire d'une commune. Peut-elle faire obstacle à une demande de permis de construire présentée sur des parcelles cadastrales comprises dans le site.

Réponse. — L'inscription sur la liste des monuments naturels et des sites, dont la conservation et la préservation présentent au point de vue artistique, historique, légendaire ou pittoresque un intérêt général, est une mesure dont l'objectif est d'assurer la protection d'un paysage urbain ou naturel, en permettant à l'administration chargée des sites d'exercer une surveillance sur son évolution. Les conséquences d'une telle mesure sont, aux termes de l'article 4 de la loi du 2 mai 1930, les suivantes: l'inscription entraîne sur les terrains compris dans les limites fixées par l'arrêté l'obligation pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce qui concerne les fonds ruraux, et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions, sans avoir avisé, quatre mois à l'avance, l'administration de leur intention. Cela signifie en clair que, dans les sites inscrits, les services chargés des sites, en l'occurrence l'architecte des bâtiments de France, peuvent donner des conseils, et saisir parfois la commission départementale des sites sur les projets qui leur sont soumis; ils disposent d'un délai de quatre mois pour émettre leurs observations. Le pouvoir de décision reste donc à ses détenteurs normaux (commissaire

de la République, maire...). Ainsi lorsqu'un maire est détenteur du pouvoir d'accorder le permis de construire doit-il consulter l'architecte des bâtiments de France et, s'il le désire, la commission départementale des sites, mais il n'est pas lié par l'avis de ces instances. L'inscription en tant que telle ne peut donc faire obstacle à elle seule à une demande de permis de construire sur des parcelles comprises dans le site. Elle impose une surveillance accrue, mais les pouvoirs de l'administration n'en sont pas renforcés. Néanmoins, au cas où un danger grave menace un site particulièrement intéressant, l'administration peut intervenir par la procédure de l'instance de classement, qui permet de bloquer tout projet pendant douze mois sauf autorisation spéciale du ministre chargé des sites.

Publicité: publication des décrets d'application.

7965. — 28 septembre 1982. — **M. Roger Poudonson** appelle l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur la loi n° 79-1150 du 29 septembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes. Il lui demande de lui préciser l'état actuel de publication des décrets d'application de cette loi.

Réponse. — La loi n° 1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et pré-enseignes renvoie à des décrets pris après avis du Conseil d'Etat le soin de préciser un certain nombre de dispositions particulières. Six décrets ont été publiés: décret n° 80-923 du 21 novembre 1980 portant règlement national de la publicité en agglomération (*Journal officiel* du 25 novembre 1980); décret n° 80-924 du 21 novembre 1980 fixant la procédure d'institution des zones de réglementation spéciales (*Journal officiel* du 25 novembre 1980); décret n° 82-211 du 24 février 1982 portant règlement national des enseignes et fixant certaines dispositions relatives aux pré-enseignes (*Journal officiel* du 2 mars 1982); décret n° 82-220 du 25 février 1982 relatif à la surface minimale et aux emplacements de l'affichage d'opinion et des associations sans but lucratif (*Journal officiel* du 4 mars 1982); décret n° 82-723 du 13 août 1982 complétant la commission départementale compétente en matière de sites; décret n° 82-764 du 6 septembre 1982 réglementant l'usage des véhicules à des fins essentiellement publicitaires. La publication d'un décret qui précise un certain nombre de dispositions diverses dont la réglementation était prévue par la loi du 29 décembre 1979 devrait intervenir prochainement.

Véhicules à fins publicitaires: situation.

7966. — 28 septembre 1982. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** s'il ne lui paraît pas souhaitable d'atténuer la rigueur du décret n° 82-764 du 6 septembre 1982 réglementant l'usage de véhicules à des fins essentiellement publicitaires. Ce texte paraît, en effet, peu compatible avec certains impératifs d'ordre pratique. En effet, comment obliger le conducteur d'un des véhicules concernés à stationner celui-ci en un lieu invisible d'une voie ouverte à la circulation, lorsque par exemple l'intéressé est amené à interrompre son trajet à l'heure du repas ou pour la nuit, ou encore pour effectuer un temps de repos ou accomplir une mission ponctuelle (achat, etc), de telles situations ne concernant pas la dérogation exceptionnelle prévue au dernier alinéa de l'article 1^{er} du décret susvisé.

Réponse. — Le décret n° 82-764 du 6 septembre 1982 pris en application de la loi sur la publicité du 29 décembre 1979 réglemente les véhicules utilisés ou équipés à des fins essentiellement publicitaires. Il prévoit que le stationnement de ces véhicules sera interdit en des lieux visibles d'une voie ouverte à la circulation publique. Ces véhicules, par souci d'efficacité, stationnaient en des points où leur impact visuel sur le public était le plus fort, au mépris des réglementations antérieures en matière de sécurité routière. Les nuisances qui en résultaient sont bien connues. La loi sur la publicité et ses décrets d'application réglementent depuis deux ans strictement la publicité. Par sa souplesse l'affichage sur véhicule pouvant contrevenir facilement à cette réglementation, il était donc nécessaire d'appliquer des contraintes conformes à l'esprit de la loi et spécifique à ce procédé publicitaire. Les sociétés d'affichage sur véhicule doivent donc établir leur programme en fonction de ces impératifs pour qu'elles ne tombent pas sous le coup de ce règlement. En effet, il est impossible d'envisager pour le stationnement des véhicules, des dérogations systématiques portant sur des motifs dont l'objet est difficilement constatable pour les agents verbalisateurs; ce serait rendre totalement inefficace l'application de cette mesure nécessaire pour que l'ensemble du dispositif prévu par les textes puisse être appliqué équitablement.

Secteur locatif : crise.

8267. — 13 octobre 1982. — **M. Roland du Luart** attire l'attention de **M. le ministre de l'urbanisme et du logement** sur la très grave crise qui se développe dans l'ensemble du secteur locatif, quelques mois à peine après le vote d'une loi contre laquelle le Sénat avait émis de vives réserves. Il lui expose les situations inadmissibles engendrées par cette crise générale, résultant tant à Paris qu'en province de l'application de cette loi, comme en témoigne le stock d'annonces immobilières d'un grand quotidien parisien pour les locations (55 annonces le 8 septembre 1982 pour 337 en 1981) : à Paris et dans la région parisienne, aux prix exorbitants, s'ajoutent désormais des pratiques illicites qui ont fait une sinistre réapparition comme les fameuses reprises ou « pas-de-porte ». Devant de tels résultats dont le Gouvernement est seul responsable, il lui demande quelles mesures il compte prendre dans l'immédiat, d'abord pour faire cesser ces abus scandaleux, ensuite pour réguler le marché du secteur locatif et donc pallier l'effet néfaste et anti-économique de cette loi dont les locataires et les propriétaires sont à la fois les victimes.

Réponse. — Deux secteurs fournissent l'essentiel des logements locatifs : pour environ 3 millions de logements, le secteur social, essentiellement H. L. M., pour environ 5 millions, le secteur dit libre, où se retrouvent à la fois les grands investisseurs et les petits propriétaires. Dans le premier secteur, le Gouvernement a entrepris un considérable effort, dès son arrivée, pour arrêter la dégradation de cet important patrimoine, essentiel à l'équilibre de l'offre de logements. La politique autoritaire du conventionnement avait progressivement bloqué le mouvement amorcé il y a quelques années en ce domaine. La suppression des principaux freins aux programmes de travaux a donc entraîné une véritable explosion, doublement quasi immédiat desancements d'opérations, dont les effets bénéfiques sur l'équilibre social des agglomérations, sur l'activité des entreprises, notamment petites et moyennes, et sur les économies d'énergie se manifestent progressivement sur le terrain. Cette priorité est maintenue grâce à l'effort budgétaire prévu en 1983 et au complément apporté par la création du fonds de grands travaux, l'ensemble permettant d'améliorer 190 000 logements contre 90 000 en 1982 et 56 000 en 1981. Dans le secteur libre le Gouvernement a poursuivi deux objectifs : instaurer la clarté et l'équilibre dans les relations entre locataires et propriétaires, qui ont souffert depuis deux siècles d'une alternance de périodes où l'un ou l'autre des deux partenaires dominait de façon excessive ; mieux maîtriser l'évolution des loyers. Compte tenu de l'état du marché locatif dans de nombreuses villes, ces objectifs n'étaient pas contestables. Malheureusement de nombreux propriétaires sont encore aujourd'hui sous le coup des campagnes d'intoxication qui se sont développées il y a près d'un an et hésitent à louer les logements qu'ils possèdent. Ces propriétaires se trompent parce qu'ils connaissent mal les nouvelles dispositions. C'est pourquoi le ministre de l'urbanisme et du logement a lancé une campagne nationale d'explication, reposant sur la diffusion à plusieurs millions d'exemplaires d'un dépliant, disponible notamment dans toutes les mairies de communes de plus de 2 500 habitants et sur la vente, chez tous les marchands de journaux, d'un guide accessible à tous. Les principales organisations de propriétaires et de gestionnaires ont accepté de s'associer à cette campagne afin que cesse une situation dommageable aux propriétaires eux-mêmes qui se privent, par mauvaise information, d'un revenu légitime. Les mêmes organisations reconnaissent également que ces perturbations récentes ne font que mettre en lumière une dégradation profonde et constante du marché locatif depuis plusieurs années, dont les causes réelles sont à chercher dans les dérèglements spéculatifs que la politique de laisser-faire pratiquée jusqu'à 1981 a laissés se développer. L'exemple le plus frappant de cette situation est celui de Paris, largement exploité actuellement de façon polémique. Si on ne trouve pas cette année, comme les années précédentes, de logements locatifs dans Paris, il faut d'abord en chercher la cause dans la chute de la construction neuve dans la capitale depuis dix ans : près de 20 000 logements construits en 1971, 2 600 en 1980. C'est aussi parce qu'on a laissé, pendant la même période, disparaître chaque année en moyenne 12 000 logements locatifs issus du patrimoine construit avant 1948 et abandonnés à la spéculation : démolitions sans relogement, transformation de quartiers anciens et ensembles de bureaux, ventes en copropriété.

Conducteurs de travaux publics : situation.

8320. — 14 octobre 1982. — **M. Michel Miroudot** 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 vainement, depuis de nombreuses années, leur classement dans la catégorie B de la fonction publique. Il lui demande s'il espère être en mesure d'honorer prochainement l'engagement formellement pris à cet égard, le 12 mai 1977, par le ministre responsable de l'époque.

Réponse. — Le corps des conducteurs des travaux publics de l'Etat comprend le grade de conducteur, classé dans le groupe VI des échelles de rémunération de la catégorie C et le grade de conducteur principal doté d'une échelle particulière. Les fonctionnaires de ce corps demandent depuis de nombreuses années l'amélioration de leur situation et, notamment, leur classement en catégorie B en raison de l'élargissement du champ de leurs attributions et de l'accroissement de leurs responsabilités. En 1979, l'échelle des conducteurs principaux a été modifiée et calquée sur les échelons 3^e et suivants de l'échelle du premier niveau de grade de la catégorie B type, terminant à l'indice brut 474. En outre, l'effectif des conducteurs principaux a été augmenté et porté progressivement du tiers à la moitié de l'effectif total du corps. Ces mesures constituent déjà une amélioration de la carrière des intéressés. D'autres aménagements de leur situation pourraient être envisagés, prenant notamment en compte les conclusions d'un groupe de travail paritaire constitué à cet effet, lorsque la réflexion d'ensemble prescrite par le Premier ministre et conduite par le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, sur l'évolution du rôle et des missions des fonctionnaires, aura été menée à son terme.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du vendredi 26 novembre 1982.

SCRUTIN (N° 52)

Sur les crédits du ministère des transports inscrits en autorisations de programme au titre V de l'état C, annexé à l'article 30 du projet de loi de finances pour 1983, adopté par l'Assemblée nationale.

Nombre de votants.....	299
Suffrages exprimés.....	296
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	149

Pour	105
Contre	191

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Jacques Eberhard.	Louis Minetti.
Antoine Andrieux.	Léon Eeckhoutte.	Gérard Minvielle.
Germain Authié.	Gérard Ehlers.	Josy Moinet.
André Barroux.	Raymond Espagnac.	Michel Moreigne.
Pierre Bastié.	Jules Faigt.	Pierre Noé.
Gilbert Bauret.	Claude Fuzier.	Jean Ooghe.
Mme Marie-Claude	Pierre Gamboa.	Bernard Parmantier.
Beudeau.	Jean Garcia.	Mme Rolande
Gilbert Belin.	Marcel Gargar.	Perlican.
Jean Béranger.	Gérard Gaud.	Louis Perrain (Val-
Noël Berrier.	Jean Geoffroy.	d'Oise).
Jacques Bialski.	François Giacobbi.	Hubert Peyou.
Mme Danielle Bidard.	Mme Cécile Goldet.	Jean Peyrafitte.
René Billères.	Roland Grimaldi.	Maurice Pic.
Marc Bœuf.	Robert Guillaume.	Marc Plantegenest.
Stéphane Bonduel.	Bernard-Michel	Robert Pontillon.
Charles Bonifay.	Hugo (Yvelines).	Mlle Irma Rapuzzi.
Serge Boucheny.	Maurice Janetti.	René Regnault.
Louis Brives.	Paul Jargot.	Michel Rigou.
Henri Caillavet.	André Jouany.	Roger Rinchet.
Jacques Carat.	Tony Larue.	Marcel Rosette.
Michel Charasse.	Robert Laucournet.	Gérard Roujas.
René Chazelle.	Mme Geneviève	André Rouvière.
William Chervy.	Le Bellegou-Béguin.	Guy Schmaus.
Félix Ciccolini.	France Lechenault.	Robert Schwint.
Roland Courteau.	Charles Lederman.	Frank Sérusclat.
Georges Dagonia.	Fernand Lefort.	Edouard Soldani.
Michel Darras.	Louis Longequeue.	Georges Spénel.
Marcel Debarge.	Mme Hélène Luc.	Raymond Springard.
Gérard Delfau.	Philippe Madrelle.	Edgar Tailhades.
Lucien Delmas.	Michel Manet.	Pierre Tajan.
Bernard Desbrière.	James Marson.	Raymond Tarcy.
Emile Didier.	René Martin.	Fernand Tardy.
Michel Dreyfus-	(Yvelines).	Camille Vallin.
Schmidt.	Pierre Matraja.	Jean Varlet.
Henri Duffaut.	Jean Mercier.	Marcel Vidal.
Raymond Dumont.	André Méric.	Hector Viron.
Emile Durieux.	Mme Monique Midy.	

Ont voté contre :

MM.
Michel d'Aillières.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajoux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Marc Bécam.
Henri Belcour.
Jean Bénard
Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.
Philippe de
Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-
Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Georges Constant.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoll.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours
Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand
(Cher).
Yves Durand
(Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.

Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud
(Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoëffel.
Bernard-Charles
Hugo (Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian
de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legoré.
Bernard Legrand.
(Loire-Atlantique).
Jean-François
Le Grand (Manche).
Edouard Le Jeune
(Finistère).
Max Lejeune
(Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).
Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.
Jacques Ménard.

Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Monta-
lembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano
(Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano
(Français établis
hors de France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefc Makape
Papilio.
Charles Pasqua.
Jacques Pelletier.
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice Prévotau.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasini.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepiéd.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Se sont abstenus :

Mme Jacqueline Alduy, MM. Jacques Habert et Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Guy Besse, Edouard Bonnefous et Bernard Pellarin.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Pöher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés.....	297
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	149
Pour	105
Contre	192

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 53)

Sur les crédits du ministère des transports inscrits en crédits de paiement au titre V de l'état C, annexé à l'article 30 du projet de loi de finances pour 1983, adopté par l'Assemblée nationale.

Nombre de votants.....	300
Suffrages exprimés.....	297
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	149
Pour	105
Contre	192

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude
Beaudeau.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Henri Caillavet.
Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chery.
Félix Ciccolini.
Roland Courteau.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Bernard Desbrière.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-
Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.

Jacques Eberhard.
Léon Beckhoutte.
Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard-Michel Hugo
(Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.
Mme Geneviève
Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
René Martin
(Yvelines).
Pierre Matraja.
Jean Mercier.
André Méric.
Mme Monique Midy.

Louis Minetti.
Gérard Minvielle.
Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Mme Rolande
Perlican.
Louis Perrein (Val-
d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyrafitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Mlle Irma Rapuzzi.
René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Frank Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénaie.
Raymond Spingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

Ont voté contre :

MM.
Michel d'Aillières.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajoux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Marc Bécam.
Henri Belcour.
Jean Bénard
Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.
Philippe
de Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.

Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-
Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Georges Constant.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoll.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours
Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand
(Cher).
Yves Durand
(Vendée).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.

Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud (Val-
de-Marne).
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Mme Brigitte Gros.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoëffel.
Bernard-Charles Hugo
(Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian de
La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.

Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand
(Loire-Atlantique).
Jean-François
Le Grand (Manche).
Edouard Le Jeune
(Finistère).
Max Lejeune
(Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).
Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.

Jacques Ménard.
Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Monta-
lembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano
(Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano (Fran-
çais établis hors de
France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape
Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.

André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Victor Robini.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasin.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepied.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Se sont abstenus :

Mme Jacqueline Alduy, MM. Jacques Habert et Pierre Perrin.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Guy Besse et Edouard Bonnefous.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Pierre-Christian Taittinger, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	302
Suffrages exprimés.....	299
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	150

Pour	105
Contre	194

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 54)

Sur l'amendement n° 115 présenté par M. Charles Bonifay au nom de la commission des affaires sociales tendant à supprimer les crédits du ministère des anciens combattants inscrits au titre IV de l'état B, annexe à l'article 29 du projet de loi de finances pour 1983, adopté par l'Assemblée nationale.

Nombre de votants.....	297
Suffrages exprimés.....	292
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	147

Pour	187
Contre	105

Le Sénat a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Michel d'Aillières.
Mme Jacqueline
Alduy.
Michel Alloncle.
Jean Amelin.
Hubert d'Andigné.
Alphonse Arzel.
Octave Bajeux.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Charles Beaupetit.
Marc Bécarn.
Henri Belcour.
Jean Bénard.
Mousseaux.
Georges Berchet.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Pierre Bouneau.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Philippe de
Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Louis Boyer.
Jacques Braconnier.
Raymond Brun.
Louis Caiveau.
Michel Caldaguès.
Jean-Pierre Cantegrit.
Pierre Carous.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Pierre Ceccaldi-
Pavard.
Jean Chamant.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Lionel Cherrier.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoll.
Marcel Daunay.
Jacques Delong.
Jacques Descours
Desacres.
Jean Desmarests.
François Dubanchet.
Hector Dubois.
Charles Durand
(Cher).
Edgar Faure.
Charles Ferrant.
Louis de la Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.

Jean-Pierre Fourcade.
Jean Francou.
Lucien Gautier.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
Michel Giraud
(Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Adrien Gouteyron.
Jean Gravier.
Paul Guillard.
Paul Guillaumot.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Bernard-Charles Hugo
(Ardèche).
Marc Jacquet.
René Jager.
Pierre Jeambrun.
Léon Jozeau-Marigné.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian de
La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière.
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
Yves Le Cozannet.
Modeste Legouez.
Bernard Legrand
(Loire-Atlantique).
Jean-François
Le Grand (Manche).
Edouard Le Jeune
(Finistère).
Max Lejeune
(Somme).
Marcel Lemaire.
Bernard Lemarié.
Louis Le Montagner.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).
Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jean Madelain.
Sylvain Maillols.
Paul Malassagne.
Kléber Malécot.
Hubert Martin (Meur-
the-et-Moselle).
Louis Martin (Loire).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.
Jacques Ménard.
Pierre Merli.
Daniel Millaud.

Michel Miroudot.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy de Monta-
lembert.
Roger Moreau.
André Morice.
Jacques Mossion.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Henri Olivier.
Charles Ornano
(Corse-du-Sud).
Paul d'Ornano (Fran-
çais établis hors de
France).
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makape
Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Pierre Perrin (Isère).
Guy Petit.
Paul Pillet.
Jean-François Pintat.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Maurice PrévotEAU.
Jean Puech.
André Rabineau.
Jean-Marie Rausch.
Georges Repiquet.
Paul Robert.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Pierre Sallenave.
Pierre Salvi.
Jean Sauvage.
Pierre Schiélé.
François Schleiter.
Robert Schmitt.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
Jacques Thyraud.
René Tinant.
René Tomasin.
Henri Torre.
René Travert.
Georges Treille.
Raoul Vadepied.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
Frédéric Wirth.
Joseph Yvon.
Charles Zwickert.

Ont voté contre :

MM.
Antoine Andrieux.
Germain Authié.
André Barroux.
Pierre Bastié.
Gilbert Baumet.
Mme Marie-Claude
Beaudreau.
Gilbert Belin.
Jean Béranger.
Noël Berrier.
Jacques Bialski.
Mme Danielle Bidard.
René Billères.
Marc Bœuf.
Stéphane Bonduel.
Charles Bonifay.
Serge Boucheny.
Louis Brives.
Henri Caillavet.

Jacques Carat.
Michel Charasse.
René Chazelle.
William Chery.
Félix Ciccolini.
Roland Courteau.
Georges Dagonia.
Michel Darras.
Marcel Debarge.
Gérard Delfau.
Lucien Delmas.
Bernard Desbrière.
Emile Didier.
Michel Dreyfus-
Schmidt.
Henri Duffaut.
Raymond Dumont.
Emile Durieux.
Jacques Eberhard.
Léon Eeckhoutte.

Gérard Ehlers.
Raymond Espagnac.
Jules Faigt.
Claude Fuzier.
Pierre Gamboa.
Jean Garcia.
Marcel Gargar.
Gérard Gaud.
Jean Geoffroy.
François Giacobbi.
Mme Cécile Goldet.
Roland Grimaldi.
Robert Guillaume.
Bernard-Michel Hugo
(Yvelines).
Maurice Janetti.
Paul Jargot.
André Jouany.
Tony Larue.
Robert Laucournet.

Mme Geneviève
Le Bellegou-Béguin.
France Lechenault.
Charles Lederman.
Fernand Lefort.
Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
René Martin
(Yvelines).
Pierre Matraja.
Jean Mercier.
André Méric.
Mme Monique Midy.
Louis Minetti.
Gérard Minvielle.

Josy Moinet.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.
Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Mme Rolande
Perlican.
Louis Perrein (Val-
d'Oise).
Hubert Peyou.
Jean Peyraffitte.
Maurice Pic.
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Mlle Irma Rapuzzi.
René Regnault.
Michel Rigou.
Roger Rinchet.

Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Georges Spénale.
Raymond Splingard.
Edgar Tailhades.
Pierre Tajan.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Jean Varlet.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

Se sont abstenus :

MM. Raymond Bourguin, Yves Durand, Mme Brigitte Gros, MM. Jacques Habert et Georges Mouly.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Guy Besse, Edouard Bonnefous, Georges Constant, Joseph Raybaud et Victor Robini.

N'ont pas pris part au vote :

M. Alain Poher, président du Sénat, et M. Etienne Dailly, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants.....	296
Suffrages exprimés.....	291
Majorité absolue des suffrages exprimés.....	146

Pour	185
Contre	106

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.