

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

COMPTE RENDU INTEGRAL — 28^e SEANCE

Séance du Vendredi 7 Juin 1985.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. FÉLIX CICCOLINI

1. — Procès-verbal (p. 1040).
2. — Candidature à un organisme extraparlémenaire (p. 1040).
3. — Question orale (p. 1040).
Difficultés des producteurs d'avocats de Martinique (p. 1040).
Question de M. Roger Lise. — MM. Henri Nallet, ministre de l'agriculture ; Roger Lise.
4. — Accidents de la circulation. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 1041).
MM. Jacques Mossion, Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.
Clôture du débat.
5. — Effondrement du pont de Sully-sur-Loire. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 1043).
MM. Paul Masson, Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.
Clôture du débat.

6. — Achèvement de l'autoroute A 64 entre Puyoô et Bayonne. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 1045).
MM. Auguste Cazalet, Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.
Clôture du débat.
7. — Situation des entreprises du bâtiment et des travaux publics. — Discussion de questions orales avec débat (p. 1046).
MM. Jacques Mossion, Robert Laucournet, Germain Authié, Mme Monique Midy, MM. Auguste Cazalet, Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.
Clôture du débat.
8. — Nomination à un organisme extraparlémenaire (p. 1053).
9. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 1053).
10. — Renvoi pour avis (p. 1053).
11. — Dépôt d'un avis (p. 1053).
12. — Ordre du jour (p. 1053).

PRESIDENCE DE M. FELIX CICCOLINI,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

CANDIDATURE A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle au Sénat que M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation d'un de ses membres pour participer à titre consultatif aux réunions du conseil de gestion du fonds national pour le développement de la vie associative.

La commission des affaires culturelles a présenté la candidature de M. Paul Séramy.

Cette candidature sera ratifiée s'il n'y a pas d'opposition au terme du délai d'une heure.

— 3 —

QUESTION ORALE

M. le président. L'ordre du jour appelle la réponse à une question orale sans débat.

DIFFICULTÉS DES PRODUCTEURS D'AVOCATS DE MARTINIQUE

M. le président. M. Roger Lise appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les graves difficultés commerciales que traversent actuellement les producteurs d'avocats de la Martinique et dont il l'avait déjà saisi il y a peu.

Il lui demande que des dispositions soient prises, afin de retarder d'un mois les importations en provenance d'Israël, qui en octobre ne représentent environ que 3 p. 100 de la production totale israélienne et qui perturbent gravement le marché national de l'avocat déjà difficile pour nos producteurs. (N° 649.)

La parole est à M. le ministre.

M. Henri Nallet, ministre de l'agriculture. Votre question, monsieur le sénateur, me permet de faire le point sur un problème que nous connaissons bien et que mon administration suit de près.

En effet, les producteurs d'avocats de la Martinique ont appelé, à plusieurs reprises, l'attention des pouvoirs publics sur les perturbations enregistrées au mois d'octobre sur le marché national, au moment du démarrage de la campagne d'exportation d'avocats d'Israël.

Toutefois, il paraît difficile — vous le savez — d'envisager de fermer à Israël l'accès au marché communautaire ou national pendant la période incriminée, car les accords internationaux signés entre la Communauté économique européenne et l'Etat d'Israël ne permettent pas une telle pratique, d'autant que ce pays bénéficie d'accords tarifaires préférentiels.

De plus, la mise en place d'une protection communautaire du type « prix de référence », qui implique une procédure lourde, apparaît, quant aux résultats, incertaine pour un produit qui est largement déficitaire dans la Communauté et qui le sera durablement.

C'est pourquoi, depuis plus de deux ans, les pouvoirs publics tant français qu'israéliens ont encouragé entre les partenaires commerciaux des deux pays une concertation qui permettrait une pénétration organisée sur les marchés de consommation.

De tels arrangements, pris au moment du démarrage de la campagne d'avocats d'Israël, devraient permettre une amélioration notable de la situation qui pourrait être encore renforcée par une politique de qualité croissante des avocats de la Martinique.

Mon administration sera prête, je vous le confirme à faciliter toutes les mesures qui permettraient, à la fois, l'élévation de cette qualité et la présentation des produits dans de meilleures conditions.

Une réunion, associant les professionnels français et israéliens, est prévue dans le courant du mois de juin pour faire le bilan de la campagne de 1984. Les conclusions de cette réunion serviront de base à une réflexion que conduiront les pouvoirs publics et les représentants des professionnels, au sein de l'office de développement de l'économie agricole dans les départements d'outre-mer.

Cette rencontre, vous le savez sans doute, monsieur le sénateur, se tiendra à Fort-de-France, le 25 juin prochain, et je souhaite vivement qu'elle puisse aboutir à un plan de campagne pour 1985, lequel devrait permettre de résoudre, au moins en partie, les problèmes du démarrage de la campagne au mois d'octobre.

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

M. Roger Lise. Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir bien voulu répondre à ma question. Mais je regrette que votre réponse soit la même que celle que m'a faite M. Rocard, voilà deux ans. Je vais m'expliquer davantage.

Pour évoquer ce grave problème, je suis déjà intervenu en cette enceinte, le 10 juin 1983. En effet, les difficultés rencontrées actuellement dans l'écoulement de l'avocat antillais sur le marché national ne sont pas nouvelles. Aussi me semble-t-il nécessaire de vous rappeler plusieurs points.

Premièrement, dans notre département, le chômage endémique s'élève à plus de 30 p. 100; aujourd'hui, 600 emplois permanents et saisonniers sont en péril alors qu'il serait possible d'en créer davantage avec une meilleure protection de notre marché.

Deuxièmement, nous subissons des contraintes climatiques inconnues en Israël: cyclones dévastateurs ou pluies diluviennes gênant la floraison et la nouaison.

Troisièmement, les rendements obtenus en Israël sont six à sept fois supérieurs aux nôtres. Les techniques devancent même celles des pays développés et la production s'écoule sans problème sur les marchés tant européens qu'américains.

Citons l'exemple de la vache israélienne qui, bien que privée de pâturages, donne en moyenne 900 kilogrammes de lait par an alors que la vache laitière française n'en fournirait que la moitié.

Monsieur le ministre, il s'agit de réserver seulement le mois d'octobre à l'avocat antillais, puisque durant neuf mois le marché reste ouvert à l'avocat israélien.

Voici ce qui se passe dans la réalité: quinze jours avant l'arrivée des avocats en provenance d'Israël, une importante campagne publicitaire est menée sur le marché de Rungis. Les importateurs qui vont travailler pendant neuf mois avec Israël sur de forts tonnages de 60 000 tonnes — on les comprend bien — soldent les avocats de la Martinique pour ne plus avoir de stocks et pouvoir commencer leur campagne en faveur de la production d'Israël dès le début.

Cela provoque, et vous le savez bien, une chute des cours, alors qu'au même moment, en Martinique, il reste des stocks relativement importants à écouler. C'est ainsi qu'en 1984, il restait pour le mois d'octobre 1 455 tonnes d'avocats à commercialiser, soit 35 p. 100 de notre production.

Pour lutter contre cette situation, il ne nous est pas possible d'avancer la récolte de nos fruits qui, immatures, ne se conservent pas.

En outre, les variétés supportant notre climat ne permettent pas non plus un autre cycle de production. Comme Israël refuse de retarder d'un mois 3 p. 100 — je dis bien 3 p. 100 — de sa production, la Martinique perd 35 p. 100 de la sienne, ce qui représente plus d'un milliard et demi de centimes depuis ma dernière intervention.

En raison de l'échec total des contacts pris avec ce pays, il appartient au Gouvernement de prendre en main ce problème, et d'obtenir que nous soit accordé le délai modeste que nous réclamons. La défense des intérêts commerciaux d'une région comme la nôtre fait partie, je pense, des devoirs que doit s'imposer notre diplomatie.

Faut-il que nous soyons considérés aujourd'hui comme les bâtards de la Nation pour que l'on ne puisse réserver le marché national sur une période aussi courte, alors qu'en 1962 le général de Gaulle a créé un marché protégé pour la banane sur toute l'année et cela à l'encontre des pays francophones qui, de surcroît, étaient liés à la Communauté européenne par l'accord de Yaoundé!

Il s'agit aujourd'hui d'un pays tiers avec lequel, je l'ai déjà dit tout à l'heure, aucune forme de concurrence n'est possible.

Allons-nous continuer à servir de monnaie d'échange dans les accords de Bruxelles ? Malgré l'arrêt Hansen qui, en 1978, a consacré le caractère total de notre intégration au plan communautaire, huit ans après, aucun produit des départements d'outre-mer ne bénéficie des règles applicables dans la Communauté, c'est-à-dire le prix de retrait et le prix de référence.

Allons-nous assister à la disparition de l'avocat antillais avec ses conséquences sur le marché local de l'emploi, alors qu'Israël peut, j'y insiste, grâce à ses techniques et à ses méthodes modernes, retarder sans difficulté la cueillette de ses fruits ? (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R. P. R.*)

— 4 —

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION

Discussion d'une question orale avec débat.

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

M. Jacques Mossion demande à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports de bien vouloir exposer au Sénat les conclusions des enquêtes réalisées dans le cadre du programme R. E. A. G. I. R. sur les causes des accidents de la circulation. Il lui demande de bien vouloir confirmer les informations selon lesquelles, dans un nombre impressionnant de cas, les infrastructures routières et l'état des véhicules interviennent soit en cause directe, soit en élément aggravant de ces accidents. Il lui demande par ailleurs de bien vouloir préciser quelles mesures le Gouvernement envisage de prendre afin de porter remède à cette situation d'autant plus préoccupante qu'au moment où les impôts et taxes frappant l'achat ou l'utilisation des automobiles atteignent des sommes jamais égalées les crédits destinés à l'entretien du réseau routier sont en constante diminution et que le contrôle obligatoire des véhicules ne semble pas envisagé. (N° 61.)

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

M. Jacques Mossion. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je suis particulièrement heureux que mes deux questions orales avec débat, portant l'une sur les causes des accidents de la circulation et l'autre sur la situation de l'industrie, des travaux publics, viennent en discussion le même jour car, à la réflexion, il y a bien interpénétration entre ces deux sujets.

Dans le courant des mois de décembre 1984 et de janvier 1985, certains journaux spécialisés ont fait état des résultats d'un programme d'étude intitulé « R. E. A. G. I. R. » — Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier — mené à la diligence du ministère des transports et de la délégation à la sécurité routière, programme qui devait apporter une meilleure perception des véritables causes des accidents de la route.

C'est ainsi qu'une étude particulièrement approfondie a été réalisée à partir des 1 120 accidents mortels analysés en 1983, afin de déceler avec précision quelles pouvaient être les véritables causes de ces accidents.

Dans le même temps, le Gouvernement lançait une autre opération intitulée « moins 10 p. 100 » qui consistait à passer des sortes de contrats avec les communes qui s'engageaient à œuvrer pour une meilleure sécurité et qui, en contrepartie, devaient bénéficier de certaines facilités financières lorsqu'elles réussissaient effectivement à infléchir la courbe des accidents d'au moins 10 p. 100.

Les résultats de cette enquête « R. E. A. G. I. R. » n'ont jamais été diffusés officiellement par votre ministère, tout au moins à notre connaissance. Dès lors, on peut s'interroger sur les raisons d'une telle discrétion tout à fait étonnante, s'agissant d'un domaine qui intéresse au plus haut point l'ensemble des Français.

En réalité, il semblerait que ces enquêtes mettent en évidence le fait qu'il y ait non plus une cause unique aux accidents graves de la circulation mais des facteurs multiples qui les provoquent ou les aggravent ; elles mettent particulièrement en cause les infrastructures routières.

Cela explique sans doute la prudence dont fait preuve la présentation de l'étude puisqu'il est question de test expérimental. En outre, l'hétérogénéité dans la présentation synthétique des accidents de même que le choix quelquefois aléatoire des accidents retenus ne confèrent à cette étude aucune valeur scientifique ou statistique.

Il n'en reste pas moins que les infrastructures routières et autoroutières de notre pays sont mises en cause par cette commission officielle : 1 230 fois pour 1 120 accidents ; et

encore convient-il de considérer que ces experts se sont évidemment intéressés aux manques ponctuels, sans s'interroger sur le fait de savoir si tel ou tel accident n'aurait pas pu, par exemple, être évité si la route surchargée avait été doublée à cet endroit précis par une autoroute.

Sont mis notamment en cause des problèmes de conception dans 43 p. 100 des cas — le plus souvent parce que les abords du lieu de l'accident étaient mal aménagés, parfois parce que le tracé lui-même posait problème, parce qu'il y avait un rétrécissement brutal et une inadéquation du tracé par rapport au trafic — d'équipement dans 25 p. 100 des cas, de visibilité dans 16 p. 100, d'entretien ou d'exploitation dans 11 p. 100, et d'aménagement urbain dans 3 p. 100.

Les causes en sont : une signalisation insuffisante, l'entretien ou des aménagements urbains également insuffisants, les problèmes de tracé en plan, les profils en long, les profils en travers, les largeurs de chaussée, les rétrécissements. A noter que les facteurs liés à la signalisation apparaissent aussi bien de jour que de nuit, en ville qu'en rase campagne.

La végétation est mise en cause, soit pour des problèmes de visibilité, soit parce qu'elle constitue un obstacle fixe.

Enfin, l'importance des défauts de signalisation verticale ou horizontale mérite d'être soulignée.

Dans ces conditions, on peut se demander comment vous pouvez justifier votre réponse, monsieur le ministre, au moment où le Gouvernement ne consacre à la sécurité routière qu'un budget qui correspond en réalité à seulement 1,4 p. 100 des recettes fiscales sur les carburants et que les crédits d'investissements routiers n'ont jamais été aussi faibles ; j'y reviendrai tout à l'heure à l'occasion de ma seconde question orale avec débat.

Pourtant, les automobilistes ont l'impression d'être devenus de véritables vaches à lait des finances publiques, qu'il s'agisse de la fiscalité avec une T. V. A. à 33,33 p. 100 sur les véhicules neufs — 93 p. 100 des Français interrogés l'estiment tout à fait exagérée — des taxes frappant les carburants, lesquelles s'élèvent à 57 p. 100 du prix de vente des carburants — 91 p. 100 des Français interrogés s'insurgent à propos des hausses sur les carburants, qui sont essentiellement fiscales — des taxes frappant les conventions d'assurance qui, monsieur le ministre, ont doublé en 1984, 91 p. 100 des Français les jugent excessives. La France n'est-elle pas le seul pays où les taxes sur les polices d'assurance sont aussi élevées ?

S'agissant des péages sur les autoroutes, 75 p. 100 des Français estiment que leur montant est trop élevé. Nous sommes loin de la promesse faite par le Gouvernement d'aboutir à la suppression des péages autoroutiers.

En résumé, 86 p. 100 des Français considèrent que la politique des pouvoirs publics à l'égard de l'automobile est néfaste, alors qu'ils estiment dans le même temps que leur véhicule automobile est plutôt un moyen de transport indispensable pour le travail et la vie familiale, selon un sondage Ardes réalisé pour *L'Action automobile et touristique*.

Mais les infrastructures ne constituent malheureusement pas à elles seules les causes essentielles des accidents de la circulation, alors que, très souvent, on a cru devoir minimiser l'importance du mauvais état des véhicules dans les causes des accidents et que le contrôle technique obligatoire des véhicules d'occasion envisagé par le Gouvernement ne semble pas être à la hauteur de la situation préoccupante dans laquelle nous nous trouvons.

Les enquêtes organisées dans le cadre du programme « R. E. A. G. I. R. » nous révèlent que cet élément est intervenu dans 601 accidents sur 1 120, soit dans 54 p. 100 des cas.

Sur la totalité des accidents, l'état général du véhicule intervient pour 7 p. 100, les défauts d'entretien pour 18,5 p. 100 et la conception même du véhicule, ce qui est beaucoup plus grave, pour 16,5 p. 100.

Pour l'état général, il s'agit essentiellement de véhicules trop anciens et non révisés par des professionnels ; l'entretien est un facteur de risque dans la mesure où les pneus sont très largement mis en cause ; la conception des véhicules concerne notamment leur puissance insuffisante, leur manque de résistance aux chocs, leur tenue de route déficiente, le peu de visibilité qu'ils offrent aux conducteurs ou encore leur résistance au feu.

La responsabilité des conducteurs est évidemment importante et intervient soit comme cause prioritaire, soit comme cause complémentaire à côté des problèmes d'infrastructure ou de ceux qui sont propres aux véhicules que j'ai déjà évoqués. La fatigue intervient dans 21 p. 100 des accidents, les problèmes liés à la santé dans 12 p. 100 et l'alcoolémie dans 27 p. 100.

Par ailleurs, les fautes de conduite méritent d'être soulignées, que ce soit à cause de la vitesse dans 46 p. 100 des cas, en raison d'une conduite dangereuse ou agressive dans 19 p. 100

des cas, du fait de l'inaptitude à la conduite ou de l'inexpérience de la pratique du véhicule dans 21 p. 100 des cas, ou encore par suite d'infractions dans 11 p. 100 des cas.

La seule information dont nous ne pouvons malheureusement pas disposer et qui ne ressort pas de ces enquêtes, pourtant intéressantes, consiste à savoir quelle est l'importance relative de chacun des facteurs qui interviennent soit en cause directe, soit en élément aggravant des accidents très sérieux de la circulation.

Il n'en demeure pas moins que, pour la première fois, et malgré la rétention volontaire de ces informations par le Gouvernement, des statistiques fiables mettent en lumière que les accidents ne sont pas provoqués ou aggravés par une cause unique mais bien par des facteurs multiples.

En l'occurrence, chacun devra prendre ses responsabilités. Les conducteurs, tout d'abord, car ils sont souvent responsables, mais également l'Etat. L'importance du mauvais état des véhicules dans les causes d'accidents de la circulation devrait, en effet, inciter l'Etat à prendre des mesures bien plus contraignantes en matière de contrôles techniques. L'Etat, lui encore, qui consacre à la sécurité routière un budget scandaleusement faible alors qu'il la considère vraisemblablement comme prioritaire, devra retenir la principale leçon de cette enquête, à savoir consacrer plus d'efforts, plus d'énergie et plus de moyens à l'amélioration des infrastructures routières et autoroutières.

J'ose espérer que c'est dans ce sens que vous ne manquerez pas d'œuvrer, monsieur le ministre. Il est certes plus facile et, sans doute, moins coûteux de réduire la vitesse sur les axes routiers en mauvais état que de les entretenir, de les améliorer ou de les doubler. Une telle politique à courte vue coûte malheureusement très cher, notamment en vies humaines. C'est la raison pour laquelle il conviendra d'en changer. (*Applaudissements sur les travées du R. P. R.*)

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

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Monsieur le sénateur, j'ai eu l'occasion, il y a quelque temps, dans une réponse à une question écrite que vous m'aviez posée sur un sujet identique, de vous donner des informations relatives à l'exploitation des enquêtes « R. E. A. G. I. R. » réalisées en 1983.

Le document donnant les synthèses des enquêtes « R. E. A. G. I. R. » a été publié pour l'année 1983 ; je le tiens à votre disposition ici même si vous le souhaitez.

Les résultats de l'année 1984 sont en cours de traitement informatique. Je peux toutefois vous donner les chiffres relatifs au dépouillement de 1 450 enquêtes couvrant les huit premiers mois de l'année. Chaque rapport d'enquête, établi en équipe pluridisciplinaire, analyse de manière détaillée les circonstances et le déroulement de chaque accident et dresse une liste la plus large possible, mais non hiérarchisée, des facteurs qui ont pu concourir à la réalisation ou à la gravité de cet accident.

Ces facteurs recouvrent l'ensemble des domaines que sont l'environnement général, l'infrastructure, le véhicule, l'état de la route, l'aptitude et le comportement des usagers, l'alerte, les secours et les soins.

Bien évidemment, il est tout à fait impossible, lorsqu'un accident survient — sauf cas extrêmement rare — de déterminer de façon exacte sa cause principale. Le cas d'une personne en état d'imprégnation alcoolique, sur une route glissante, au volant d'une voiture en mauvais état — c'est ce que montrent les enquêtes « R. E. A. G. I. R. » — met les enquêteurs dans l'impossibilité de dire exactement quelle est la cause principale.

Un des objectifs du programme est plus d'appréhender et de comprendre les corrélations qui existent entre ces différents « facteurs » que de les quantifier en les isolant du contexte des accidents dont ils sont issus.

Bien qu'il soit, en conséquence, hasardeux de donner aux chiffres de cette enquête une réelle valeur statistique, on peut retenir comme ayant une valeur indicative le fait qu'on relève, pour l'ensemble des 1 450 accidents analysés, 6 106 facteurs « accidentogènes » ou aggravants.

Par rapport à ces 6 106 facteurs, l'ensemble des facteurs inhérents aux usagers représente plus de 58 p. 100 du total. La conception, l'entretien et l'exploitation du réseau, qu'il s'agisse des routes nationales, départementales ou communales, interviennent pour 20 p. 100, l'état du véhicule pour 11 p. 100, l'alerte, les secours et les soins pour 3 p. 100 et diverses causes extérieures, telles que les conditions météorologiques ou la traversée du gibier sur une route, pour 8 p. 100.

Ainsi donc sont confirmés et même accentués les chiffres de 1983, qui figurent dans ce rapport que je vous présentais il y a un instant et qui démontrent une nette prépondérance des facteurs humains dans les accidents.

Si l'on raisonne par rapport au nombre d'accidents, la présence de l'alcool est relevée dans 30 p. 100 des cas, chiffre probablement sous-estimé du fait de l'absence de contrôle d'alcoolémie dans un nombre important de cas mortels concernant le conducteur.

La vitesse excessive à l'égard de la réglementation ou des circonstances est observée dans près de la moitié des cas, soit 49 p. 100. A ce propos, je ne peux souscrire à votre remarque concernant les limitations de vitesse sur des routes dangereuses. La limitation de vitesse est une règle qui s'impose à tous, sur l'ensemble des routes. Mais si vous pensez que, sur certaines routes de montagne, dans certaines descentes, il est possible d'aller vite, vous m'expliquerez comment il faut faire.

De même, les diverses formes de la fatigue apparaissent dans plus de 18 p. 100 des cas, l'inattention du conducteur dans 17 p. 100 des cas et le défaut d'aptitude à la conduite — permis récent, véhicule neuf ou occasionnel, pratique limitée — dans 16 p. 100 des cas.

Enfin, dans plus de 26 p. 100 des cas, l'absence du port de la ceinture ou du casque apparaît comme un facteur déterminant de l'accident mortel.

Le fait que l'état des routes n'intervienne que dans 20 p. 100 des cas ne doit pas entraîner un ralentissement de l'amélioration du réseau routier, qui constitue toujours un objectif prioritaire du Gouvernement.

Cette amélioration est menée : de manière systématique, par la poursuite du programme autoroutier, par l'exécution des travaux de sécurité liés au renforcement en coordonné et par la mise en œuvre du programme de résorption des zones d'accumulation d'accidents — qu'on appelle plus communément les « points noirs » — pour lequel une dotation de 100 millions de francs, issue du fonds spécial de grands travaux, viendra accroître les moyens qui lui sont consacrés ; de manière ponctuelle, par l'utilisation des crédits de sécurité d'initiative locale mis à la disposition des commissaires de la République, qui leur permettent notamment de faire exécuter dans les plus brefs délais les aménagements dont la nécessité a pu être mise en évidence par les enquêtes « R. E. A. G. I. R. ».

En ce qui concerne le réseau routier départemental et communal, les collectivités territoriales, qui en ont la gestion, trouvent, dans le programme « objectif moins 10 p. 100 », une incitation et une aide financière de l'Etat pour les opérations de sécurité qui leur paraissent les plus efficaces. Je rappelle à cet égard que les crédits mis en place pour ce programme se sont élevés à 15 millions de francs en 1983, à 26 millions de francs en 1984 et qu'ils devraient dépasser 100 millions de francs cette année.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les dotations affectées par l'Etat à l'entretien du réseau routier national — dont l'Etat a la responsabilité — l'évolution, depuis 1981, est, en francs courants, la suivante : 1981, 1 096,4 millions de francs ; 1982, 1 390,8 millions de francs ; 1983, 1 494,8 millions de francs ; 1984, 1 654,6 millions de francs ; 1985, 1 735,2 millions de francs, soit une évolution, en cinq ans, de plus de 58 p. 100, que l'on saurait difficilement assimiler à une diminution constante de l'effort de l'Etat en la matière.

Je vous ai entendu, en outre, monsieur le sénateur, regretter que les péages soient aussi élevés. Vous avez également regretté le niveau des taxes sur l'essence.

Permettez-moi de vous rappeler que les écarts entre les tarifs extrêmes des péages autoroutiers sont passés de 1 à 3 en 1981 à moins de 1 à 2 aujourd'hui, et cela afin de réduire les inégalités de traitement des automobilistes suivant les régions dans lesquelles ils se déplacent. De plus, en moyenne, l'augmentation du coût des péages a été, depuis 1981, inférieure de 7 p. 100 à l'augmentation du coût de la vie.

Tels sont les efforts qui ont été accomplis.

Le souhait des Français de payer moins de taxes, moins de péages, moins d'impôts, mais de voir réaliser — si j'ai bien compris — plus de travaux sur les routes pour plus de sécurité routière me fait irrésistiblement penser à l'adage bien connu : il faut demander plus à l'impôt et moins au contribuable.

Enfin, permettez-moi de vous rappeler les mesures récentes annoncées par le Gouvernement et destinées à instaurer le contrôle de l'état de sécurité des véhicules légers. Les véhicules d'occasion de plus de cinq ans soumis à transaction — environ trois millions — ainsi que les véhicules gravement accidentés — 300 000 — sont concernés par ces mesures, dont l'entrée en vigueur aura lieu à l'automne prochain pour le contrôle technique et début 1986 pour les véhicules gravement accidentés.

Ces mesures qui sont prises aujourd'hui et qui ont été bien accueillies par tous, dois-je vous rappeler qu'on en parlait depuis quinze ans sans qu'elles aient vu un début d'application concrète ?

Les enquêtes « R. E. A. G. I. R. » — qui sont le sujet même de votre intervention — constituent une importante source d'informations nouvelles. D'ores et déjà, ces informations sont accessibles dans une base de données informatisées, dont les terminaux d'accès se trouveront d'abord dans les préfectures et seront, au fur et à mesure des demandes, mises à la disposition de tout partenaire intéressé. L'accès à ces informations sera même possible à partir du Minitel dans quelques semaines.

En outre, l'administration ne manquera pas de publier régulièrement des synthèses de ces informations : sur le plan local, les commissaires de la République ont reçu instruction de diffuser le plus largement possible le contenu des enquêtes réalisées sous leur autorité.

Tels sont, monsieur le sénateur, les renseignements que je suis en mesure de vous fournir. Ils prouvent, s'il en était besoin, que l'action de l'Etat en matière de sécurité routière est très complète. En tant que ministre responsable de la sécurité routière, je m'y implique personnellement. Il est difficile, sauf à ne pas connaître l'ensemble des détails que je viens de donner, de dire que l'Etat se désengage en la matière.

J'ajouterai, pour m'en féliciter, que les résultats enregistrés depuis un an et régulièrement mois après mois quant aux nombres d'accidents et de morts sur les routes sont un encouragement à l'action menée par l'Etat, à laquelle je souhaite que les élus et l'ensemble des citoyens s'associent, car il s'agit là d'un objectif et d'une tâche d'intérêt national. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

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

— 5 —

EFFONDREMENT DU PONT DE SULLY-SUR-LOIRE

Discussion d'une question orale avec débat.

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

M. Paul Masson rappelle à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports que, le 16 janvier 1985, le pont de Sully-sur-Loire s'effondrait dans le fleuve. C'est la deuxième catastrophe de même nature qui frappe la région Centre depuis avril 1978, date à laquelle le pont de Tours s'était écroulé.

Grâce aux efforts conjugués du département du Loiret et des services de l'Etat, un passage provisoire a pu être rétabli en deux mois, pour les piétons et les véhicules de moins de 3,5 tonnes. Il demeure qu'une coupure grave existe sur un des axes routiers nord-sud les plus fréquentés entre Paris et Bourges.

M. Paul Masson demande à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports :

1° De bien vouloir prescrire une étude de tous les ponts sur la Loire qui ont été ébranlés pour faits de guerre durant la période de 1940-1944 afin d'évaluer l'état actuel de ces ouvrages ;

2° D'étudier les conditions dans lesquelles l'Etat pourrait participer à la réalisation du nouvel ouvrage destiné à rétablir définitivement le passage, soit avec l'aide du F.I.A.T., soit par le truchement du fonds spécial de grands travaux. (N° 66.)

La parole est à M. Paul Masson, auteur de la question.

M. Paul Masson. Monsieur le ministre, j'aurais eu scrupule à vous interroger sur ce qui n'a été, heureusement, qu'un fait divers, si, derrière, n'était posé le problème des passages de la Loire. J'aurais souhaité que l'on puisse y réfléchir.

Je vous rappelle les faits.

Le 16 janvier 1985, il fait très froid à Sully-sur-Loire : moins 21 degrés au thermomètre. Le fleuve est gelé, l'embâcle est total. Le car de ramassage scolaire du matin vient de franchir le fleuve : vingt-sept enfants étaient à bord qui, comme chaque jour, rejoignaient l'école. Moins de deux minutes après, un câble du pont casse. L'ensemble de l'ouvrage s'effondre dans la Loire et c'est au hasard que l'on doit que ce fait divers ne se soit pas transformé en drame.

C'est la cinquième fois que ce pont se retrouve dans le fleuve : construit en 1836, il a été emporté par la crue de 1856 ; il a été détruit par les armées françaises en retraite en 1870 ; il a encore été détruit en 1940 ; il l'a été une quatrième fois en 1944 et, pour la cinquième fois, il est dans le fleuve.

Grâce à la bonne volonté générale et à l'excellente coopération qui a régné entre tous ceux qui ont dû mobiliser les moyens nécessaires au rétablissement d'un passage, une passerelle a été jetée en deux jours, un pont Belley lancé sur le

fleuve en deux mois, un appel d'offres préparé, proposé et dépouillé en cinq mois : Sully aura de nouveau un pont définitif à la fin de l'année prochaine.

Face à cette catastrophe, je dois le dire ici, monsieur le ministre, chacun a fait son devoir, que ce soit l'Etat, la région, le département ou la commune. A tous les niveaux, on s'est activé pour atténuer les sévères sujétions pesant sur les riverains, les agriculteurs et les entreprises. Je saisis d'ailleurs cette occasion, monsieur le ministre, pour saluer ici la diligence et l'intelligence des services de l'équipement, ainsi que la compréhension de vos collaborateurs, qui faciliteront la mise en place du pont provisoire actuellement en service.

Toutefois, monsieur le ministre, mon propos est aussi d'une autre nature.

Nombreux sont ceux qui, ne connaissant pas la Loire, seraient tentés de voir dans cette affaire une péripétie, comme la France en connaît toutes les semaines. Or, l'effondrement du pont de Sully ne doit pas être classé parmi les faits divers. C'est, en effet, l'un des nombreux épisodes de la sérieuse affaire des passages de Loire au sud de Paris. Je voudrais mettre dans mon propos suffisamment de conviction et vous apporter assez d'arguments pour vous persuader qu'il y aurait danger pour les pouvoirs publics à ne pas mesurer les contraintes de lieu et de temps que font peser sur la région Centre la fatigue et l'usure de la plupart des ponts de Loire.

En leur état actuel, une dizaine de ces ponts font courir aux usagers un danger permanent, je tiens ici à le souligner. La rupture du pont de Sully, en effet, n'est pas un fait isolé sur la Loire. Il y a sept ans, le vieux pont de Tours datant du XVIII^e siècle s'affaissa brutalement dans le fleuve au simple passage d'une voiture de tourisme. Deux effondrements de ponts à grande circulation en sept ans sur un même fleuve, nous n'avons vu cela nulle part ailleurs en France, et je m'interroge pour savoir ce que l'on dirait si la même chose s'était passée sur la Seine, dans l'Ile-de-France.

Mais, en dehors de ces deux sinistres, il y a eu beaucoup d'alertes, monsieur le ministre, et vos services le savent. En six ans, de La Charité-sur-Loire, dans le Cher, au pont d'Avoine, en Indre-et-Loire, cinq ponts ont été réparés, parfois en catastrophe, comme à Beaugency en 1980, par les pouvoirs publics locaux et avec l'aide des services de l'équipement.

Ces phénomènes en série prouvent qu'il existe un problème spécifique des ponts sur la Loire au sud de Paris, problème permanent qui s'aggrave avec le temps et que les pouvoirs publics ne peuvent plus ignorer.

Durant des siècles, la barrière de la Loire n'était franchissable, au sud de Paris, à l'endroit où le fleuve incurve son cours, que sur trois itinéraires et, jusqu'au XVIII^e siècle, on allait vers Tours par la rive gauche de la Loire en passant le fleuve à Beaugency. Au XIX^e siècle, quatorze ponts furent construits, dont huit furent réalisés selon la technique du pont suspendu, tel l'ouvrage qui s'est effondré dans le fleuve en janvier dernier.

Aujourd'hui, il y a vingt-neuf passages routiers, dans les quatre départements du Cher, du Loiret, de Loir-et-Cher et d'Indre-et-Loire ; cinq de ces ponts relèvent directement de la responsabilité de l'Etat. Sur les vingt-quatre franchissements dont les collectivités locales assurent la charge, treize sont dans le seul département du Loiret.

Ces ponts ont très mal vieilli. Sur les ponts suspendus, le danger devient grandissant parce qu'ils sont vieux : 150 ans en moyenne. Ceux de la Loire — il y a spécificité par rapport à l'ensemble des ponts suspendus français — ont pour la plupart été détruits, trois, quatre ou cinq fois pour raison naturelle ou pour fait de guerre. C'est le cas du pont de Sully-sur-Loire, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Les dernières reconstructions ont été faites en 1945 et en 1948. Les câbles d'acier utilisés à cette époque n'étaient pas de bonne qualité. Ce fut le cas à Sully-sur-Loire lorsque le pont a été précipité dans le fleuve. A cause du froid, l'acier s'est rompu.

Personne ne peut dire, monsieur le ministre, aujourd'hui quelle est la qualité des câbles qui sous-tendent les ponts de Cosne, de Bonny, de Châtillon, de Châteauneuf et de Meung. Tous ces ponts supportent, en raison du trafic actuel, des charges très supérieures à celles pour lesquelles ils ont été calculés.

Certes, la réglementation routière s'applique. Des arrêtés qui limitent le poids en charge et la vitesse ont été pris, mais vous savez comme moi, hélas ! qu'ils ne sont pas souvent respectés.

Par ailleurs, les dalles en béton des tabliers sont soumises à des efforts importants provenant des vibrations et des poids. Le béton lui-même est de mauvaise qualité parce qu'il date de l'après-guerre où les matériaux étaient médiocres. Voilà pourquoi ces ponts suspendus sont parmi les ponts les plus fragiles de tous ceux qui existent en France.

Les ponts en pierre sont menacés d'autres périls. Les fondations des neuf ouvrages en pierre de la région sont très hétérogènes. Ou bien ils sont construits sur des pieux, comme le pont de Tours ou celui d'Orléans — peu de personnes savent qu'il y a sous chaque pile de ce pont 240 pieux, qui sont battus dans la Loire à des profondeurs de 8 mètres à 15 mètres — ou bien ils sont construits sur les alluvions de la Loire, directement, sans fondations majeures. Les risques d'affouillement autour des piles deviennent considérables avec le temps.

A cet égard, s'agissant de la Loire, l'action de l'homme a singulièrement accéléré le rythme du temps. En deux siècles — vos services le savent très bien — le profil en long de la Loire s'est approfondi de 1,70 mètre. Une des causes majeures de ce bouleversement du cours du fleuve est due à l'importance des extractions de matériaux, qui se sont prodigieusement accélérées au cours des dernières années. Le lit du fleuve se creuse donc pour retrouver peu à peu une nouvelle position d'équilibre, mais en déchaussant les fondations de tous les ouvrages anciens qui se trouvent maintenant au-dessus du niveau d'étiage du fleuve. C'est ce qui s'est passé à Tours ; c'est ce qui risque d'avoir lieu demain à Orléans et à Blois.

Le conseil général du Loiret a prescrit une étude sur tous les ponts du département. Celle-ci, réalisée par les services de l'équipement du Loiret, a été confortée par les analyses du laboratoire régional de Blois.

De cette étude, il ressort une constatation simple et une critique dangereuse : cinq ponts suspendus sont à reprendre dans le seul département du Loiret et 80 piles des ponts anciens doivent être protégées le plus rapidement possible.

Les collectivités concernées ne rechignent pas devant leurs responsabilités. En dix ans, la région Centre a apporté 32 millions de francs soit à la construction de nouveaux ponts, soit à leur réparation. Elle s'apprête à dépenser encore 12 millions de francs pour la reconstruction du pont de Sully-sur-Loire et 7 millions de francs en cofinancement avec la Bourgogne et la Nièvre pour la réfection du pont de Cosne.

Pour sa part, le département du Loiret supporte une lourde charge. La réparation du seul pont de Beaugency lui a coûté, en 1980, 27 millions de francs. Il doit maintenant financer le pont de Sully-sur-Loire pour 28 millions de francs et, en même temps, assurer des réparations urgentes et importantes d'autres ouvrages pour 15 millions de francs.

Vous allez probablement me répondre, monsieur le ministre, que toutes mes observations sont fondées, mais que le problème que j'ai évoqué ne concerne pas l'Etat. De nombreuses routes nationales, je le sais, ont été transférées au département en 1970 ; depuis la loi du 7 janvier 1983, je le sais, les subventions de l'Etat aux départements ont été prévues dans la dotation globale d'équipement. A prendre ainsi un cas particulier, vous avez formellement raison.

Je dois toutefois souligner, monsieur le ministre, qu'aucun des problèmes spécifiques de l'aménagement de la Loire n'a été abordé sous cet angle depuis vingt ans. Je citerai trois exemples : la régularisation du cours de la Loire, la protection des berges, enfin l'implantation des centrales nucléaires.

C'est avec le concours des collectivités locales que l'Etat, ou l'établissement public chargé de l'opération pour le compte de l'Etat, a construit les deux barrages de Naussac et de Villerest. Chacun sait que le barrage de Villerest a notamment été construit pour relever l'étiage du fleuve au droit des centrales nucléaires de Belleville et de Dampierre.

Le même principe a présidé à la solution du problème de l'aménagement des berges de la Loire. Depuis quinze ans, l'Etat, la région et les départements concourent à leur renforcement. Chaque année, le budget de l'équipement supporte une partie de ces investissements qui sont capitaux pour la région.

Vous savez que des sinistres tels que ceux qui se sont produits trois fois au cours du siècle dernier dans la moyenne vallée de la Loire entraîneraient aujourd'hui 300 000 sinistrés du fait des constructions nouvelles qui ont été érigées dans les zones inondables. Là encore, on a assisté au concours jumelé des collectivités et de l'Etat.

En ce qui concerne le programme nucléaire, je dois rappeler, monsieur le ministre, que la région Centre n'a jamais fait la moindre opposition à l'installation de centrales nucléaires sur le territoire des collectivités locales. Les contrats ont été passés sans chantage, sans menaces. Il n'y a pas eu d'incidents.

Au contraire, la région Centre est la première région de France qui, dès 1975, a demandé l'installation — il s'agissait de Belleville — d'une centrale nucléaire supplémentaire à celle du programme prévu par E. D. F., précisément parce qu'elle avait compris — peut-être avant d'autres — à la fois l'intérêt national et l'intérêt régional d'une telle opération.

Voilà trois cas où l'Etat, conjointement avec les régions et les départements, réalise une partie d'un programme global, qui s'étend sur de nombreuses années.

Je me demande pourquoi, s'agissant de la circulation de la moitié des Français sur les passages de la Loire, l'Etat ne procéderait pas de la même façon pour régler plus vite et mieux ce qui devient pour les usagers, qu'ils soient riverains ou non, un problème crucial et une situation dangereuse.

Monsieur le ministre, l'Etat a une responsabilité indirecte dans la dégradation des ouvrages anciens. Je le rappelle, la multiplication intensive, voire abusive, des extractions en rivière de graviers, de sable et de matériaux de construction a modifié au fil des ans le profil du fleuve et a conduit chaque année davantage au déchaussement des fondations des ponts anciens ; vos services le savent parfaitement.

Les documents que possède l'administration et les analyses réalisées par les laboratoires spécialisés directement contrôlés par votre ministère sont formels : quatorze ouvrages — j'insiste sur ce chiffre — doivent être reconstruits ou consolidés, au cours des dix prochaines années, dans les quatre départements du Cher, de Loir-et-Cher, d'Indre-et-Loire, et surtout du Loiret. Il y aurait danger à traiter ce problème au coup par coup ; par ailleurs, je ne pense pas que l'Etat puisse être absent d'un programme qui, manifestement, doit être étudié, organisé et financé en commun.

M. Defferre, ministre d'Etat, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, me disait voilà huit jours, ici même, à votre place, monsieur le ministre, que le contrat de plan signé en 1984 pouvait faire l'objet d'avenants, à condition que la région fasse des propositions.

Il me semble possible d'exploiter la voie que je vous suggère, monsieur le ministre : en effet, il y a là, à mon avis, un programme ambitieux, intéressant et conforme à l'intérêt national, comme à l'intérêt régional, que nous pourrions défricher en commun et qui pourrait faire l'objet de procédures identiques à celles qui sont suivies depuis longtemps pour d'autres grands travaux réalisés sur ce fleuve.

Ma question est donc simple, monsieur le ministre : est-il possible d'examiner en commun les conditions dans lesquelles l'Etat pourrait aider les collectivités à résoudre, en une dizaine d'années, le problème des franchissements de la Loire au sud de Paris ?

En d'autres termes, peut-on espérer que, par le biais du contrat de plan, ou selon tout autre procédure, les collectivités concernées — singulièrement le département du Loiret — pourront trouver auprès de l'Etat un concours programmé sur plusieurs années, afin que nous ne soyons plus seuls devant le redoutable problème du vieillissement de nos passages de Loire ?

Ai-je besoin de préciser, monsieur le ministre, que la démarche que je fais aujourd'hui auprès de vous a l'appui total de tous les parlementaires du Loiret, députés et sénateurs confondus ? (*Applaudissements sur les travées du R. P. R., de l'U. R. E. I. et de l'union centriste.*)

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

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Monsieur le sénateur, comme vous venez de le dire, l'effondrement du pont de Sully-sur-Loire, le 16 janvier dernier, au plus fort de la vague de froid, a profondément affecté l'économie et la vie locale, obligeant nombre d'usagers à des détours importants pour franchir la Loire.

Il s'agit là — vous l'avez dit, je n'aurai donc pas besoin d'insister sur cet aspect des choses — d'un ouvrage situé sur une liaison départementale. La responsabilité de l'Etat n'est donc pas directement engagée. Malgré cela — vous l'avez mentionné — j'ai aussitôt prêté, en urgence, le concours de mes services au conseil général du Loiret, qui est le maître d'ouvrage. Si j'ai agi ainsi, c'est au nom de la solidarité nationale, qui, si elle ne s'exerce pas dans ces circonstances, n'a pas véritablement de sens.

D'une part, nous avons mis à la disposition de l'assemblée départementale le centre national des ponts de secours, le C.N.P.S., qui relève de mon département ministériel, pour la réalisation d'un pont provisoire et nous avons pris exceptionnellement en charge la prestation du C.N.P.S. et les frais de location de l'ouvrage provisoire.

D'autre part, nous avons mis, en tant que de besoin et dans les délais les plus brefs, l'ensemble du réseau technique et les meilleurs spécialistes à la disposition de la direction départementale de l'équipement du Loiret, pour l'appuyer dans son rôle de service technique du conseil général.

Au-delà de cette contribution d'urgence, la construction d'un ouvrage neuf et définitif relève — vous le savez — de la seule responsabilité du conseil général du Loiret, qui est le maître d'ouvrage.

Il en va de même, partiellement, pour l'étude que vous proposez, destinée à évaluer l'état de tous les ouvrages anciens situés sur la Loire. En effet, une telle surveillance, partie inté-

grante de la responsabilité des gestionnaires, relève des attributions des maîtres d'ouvrage et donc des conseils généraux en ce qui concerne les chemins départementaux.

Toutefois, je puis indiquer que, hors des interventions sur son propre réseau, l'Etat se montre soucieux de parfaire les connaissances techniques de ses services, à la lumière des enseignements récents. Ainsi, sur la base de l'accident de Sully-sur-Loire et des observations pratiquées sur d'autres ponts suspendus, une réflexion devrait être prochainement engagée par les services spécialisés, sous l'égide du conseil général des ponts et chaussées, afin d'apprécier l'opportunité d'une surveillance renforcée de ce genre d'ouvrages et de mieux appréhender la qualité et les caractéristiques des aciers, d'origine souvent hétérogène, utilisés pendant la guerre.

De plus, les directions départementales de l'équipement ont été fortement sensibilisées aux questions de gestion des ouvrages d'art, notamment des grands ouvrages. Ainsi, les méthodologies élaborées pour les ouvrages de l'Etat peuvent, sous réserve des politiques menées par les conseils généraux, être mises en œuvre au profit des autres ouvrages.

Si l'on excepte des cas très particuliers, il apparaît que les principaux désordres constatés sont dus à des phénomènes qui sont liés plus au régime hydraulique du fleuve et à l'importance du trafic lourd sur ces points de passage obligé qu'aux dommages causés par faits de guerre.

Dans le cadre de cette politique, et pour en revenir au réseau national, je précise que les ponts franchissant la Loire ont fait l'objet, ces dernières années, d'une surveillance renforcée ; les directions départementales de l'équipement concernées ont reçu des dotations leur permettant d'assurer les visites périodiques — annuelles et quinquennales — en particulier les inspections par plongeurs autonomes.

Par ailleurs, un certain nombre de ces ouvrages ont été l'objet de travaux importants ou sont en cours de renforcement, notamment le pont de Pirmil, à Nantes, pour 6,9 millions de francs, le pont Joffre, à Orléans, pour 1,08 million de francs, le viaduc de Houdon, pour 1,93 million de francs, le pont Cessar, à Saumur, pour 48,9 millions de francs, le pont Dumnacus, pour 4,9 millions de francs et le pont de La Charité-sur-Loire, pour 12,9 millions de francs. A cela, il faut ajouter, naturellement, la reconstruction du pont Wilson à Tours, qui a coûté 81,4 millions de francs.

A cet égard, je voudrais faire remarquer que les causes des accidents survenus aux ponts de Tours et de Sully-sur-Loire n'ont rien de commun. En effet, comme vous l'avez vous-même expliqué, monsieur Masson, l'accident du pont Wilson à Tours était consécutif à la sécheresse de 1976 et au fait que les fondations en bois avaient pourri en raison du bas niveau de la Loire. En ce qui concerne le pont de Sully, pour autant que l'on puisse le savoir, il s'agirait d'un problème de qualité d'acier qui n'a pas résisté au froid.

Voilà, monsieur le sénateur, ce que je suis en mesure de vous dire aujourd'hui. L'Etat — vous pouvez le constater — a entrepris un effort considérable pour assurer la surveillance, l'adaptation et la consolidation des ponts sur la Loire.

Quant à votre demande d'intervention financière de l'Etat pour aider à la reconstruction ou à l'amélioration de l'ensemble des ponts sur la Loire, vous avez déclaré avoir interrogé M. Gaston Defferre la semaine dernière. Il vous a répondu en termes de contrat de plan. Qui dit contrat de plan, dit implication de l'Etat et de la région. Or, en l'occurrence, c'est le département, autre collectivité territoriale, qui est en cause. Le débat devrait donc dépasser le simple niveau d'une négociation complémentaire du contrat de plan.

Je rejoins, pour ma part, les propos de mon collègue Gaston Defferre. Je ne suis pas opposé à une discussion, étant entendu que discussion ne signifie pas engagement : discutons, examinons le problème et nous verrons bien quels engagements nous pouvons prendre les uns et les autres.

Selon les procédures établies, que vous connaissez fort bien, la responsabilité de l'Etat, je le répète, n'est pas directement engagée. Néanmoins, je tenais à souligner, à l'occasion des suites de cet accident et à propos de l'ensemble du dispositif de ponts sur la Loire, que l'Etat est directement intéressé, qu'il manifeste sa volonté d'exercer la solidarité nationale et donc que je ne suis pas opposé à une discussion qui permettrait éventuellement de fixer les limites d'un contrat pluriannuel favorisant un meilleur entretien et un meilleur développement de la circulation sur les ponts de la Loire. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Paul Masson. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Paul Masson.

M. Paul Masson. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse et des précisions qu'elle contient.

Je pense m'être bien fait comprendre : je n'accuse pas l'Etat de ne pas assumer ses responsabilités ; par ailleurs, je ne veux pas éluder la responsabilité des collectivités locales. Simplement, ce que j'ai voulu faire ressortir, dans mon propos — je le répète — c'est qu'il y a sur la Loire cumul d'inconvénients qui touchent tantôt une série de ponts, tantôt d'autres ponts.

Les ponts anciens, tout d'abord, ont des piles déchaussées en raison des activités des hommes et de l'usure du temps. Il faut donc toutes les renforcer, ce qui représente, à raison de 1 million de francs par pile, une dépense de 100 millions de francs.

Les ponts suspendus, quant à eux, sont fragilisés parce qu'ils ont été pour la plupart reconstruits à la fin de la guerre avec des matériaux hétérogènes. Voilà ce que j'appelle « cumul d'inconvénients ».

Or ce phénomène ne se passe pas dans une région enclavée et isolée, mais au sud de Paris, où ces ponts sont empruntés notamment par des centaines de milliers de Parisiens qui, à chaque occasion, vont et viennent. La respiration naturelle de la France, monsieur le ministre, on peut la prendre toutes les semaines entre les ponts de Beaugency et de Gien.

Mon propos n'est pas de vous demander un engagement immédiat — vous ne pourriez pas le faire — mais de chercher à conduire une réflexion collégiale au travers de laquelle tous ceux qui ont intérêt à ce que les choses se passent mieux pourraient agir en commun. Je ne vois rien là de contradictoire avec les responsabilités des uns et des autres.

Cette réflexion commune se fait déjà sur la Loire en ce qui concerne les berges et les barrages ; elle s'est faite d'une façon tout à fait remarquable s'agissant de l'énergie nucléaire. Il n'y a donc aucune raison que seul le domaine de la circulation échappe à cette logique et à cette cohérence.

Je suis d'un naturel optimiste, monsieur le ministre : vous m'avez dit que la bouteille était à moitié pleine ; je ne la tiens donc pas pour à moitié vide et je rapporterai à tous mes collègues parlementaires le propos que vous avez tenu, propos qui nous encourage à chercher par la voie de la négociation un dispositif nous permettant, dans l'avenir, d'obtenir de la part de l'Etat non seulement un concours intellectuel mais aussi une contribution financière.

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

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

— 6 —

ACHEVEMENT DE L'AUTOROUTE A 64 ENTRE PUYOO ET BAYONNE

Discussion d'une question orale avec débat.

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

M. Auguste Cazalet souhaiterait demander à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports si la portion d'autoroute A 64 entre Puyoô et Bayonne va être rapidement achevée, la R.N. 117 étant impraticable du fait de la densité du trafic qui y règne, et malheureusement meurtrière. (N° 112.)

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

M. Auguste Cazalet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi d'associer mon ami et collègue Franz Duboscq à mon intervention.

L'autoroute A 64 sera-t-elle un jour achevée ? Allons-nous enfin sortir de l'impasse ?

Bloquée depuis l'arrivée de la nouvelle majorité socialiste, qui avait décidé de procéder à l'étude d'un nouveau tracé par Saint-Pé-de-Léren, de préférence à celui des Barthes et de Sainte-Marie-de-Gosse, retenu en 1979, c'est donc à la variante de Léren, préconisée par votre prédécesseur, M. Charles Fiterman, que vous vous seriez rallié, monsieur le ministre.

Pouvez-vous nous confirmer que, si tout va bien, l'autoroute A. 64 sera réalisée en 1990 ? Pouvez-vous nous annoncer que les acquisitions de terrains, les opérations de remembrement ont débuté et que les décrets de concession ont été pris ?

Si je vous expose la réalité actuelle, monsieur le ministre, je pense que vous comprendrez pourquoi notre région a besoin de toute urgence de cette autoroute, d'autant qu'elle va être rapidement exposée au choc de l'élargissement de la Communauté économique européenne.

Le système routier du nord de l'Espagne est tout à fait opérationnel et préféré au nôtre : le trafic Rhin—Rhône a adopté

le côté espagnol du piémont pyrénéen pour les directions de l'Ouest ; côté espagnol encore, la liaison Vigo—La Coruña—Barcelone permet de relier l'Atlantique à la Méditerranée.

Côté français, rien de tel : l'autoroute Bordeaux—Narbonne ne pénétrant pas l'Aquitaine du Sud, ni le passage frontalier d'Hendaye ni le port de Bayonne ne lui sont rapidement reliés. Par ailleurs, ni la R.N. 117 par Pau et Tarbes ni la R.N. 124 par Dax et Auch ne sont en mesure d'assurer un trafic important vers Toulouse.

Il importe donc de désenclaver rapidement vers la vallée du Rhône et l'Italie le littoral français du golfe de Gascogne et d'offrir enfin à l'usager, à l'agriculteur, à l'industriel aquitains, en particulier à tout le secteur industriel de la région de Lacq, une alternative au réseau routier espagnol, qui existe et qui est bien structuré.

L'entrée de l'Espagne dans la C. E. E. est décisive. Les échanges ibériques et français de l'ouest vers l'est et vice versa trouvent actuellement en Espagne du Nord des axes routiers capables de satisfaire leurs besoins.

Si le réseau espagnol n'est pas rapidement concurrencé par un itinéraire performant Hendaye—Bayonne—Toulouse, le piémont pyrénéen français continuera inévitablement de végéter.

Nous attendons cette autoroute depuis longtemps, et je ne sais pas si vous imaginez, monsieur le ministre, ce que signifie le fait de se rendre de Pau à Bayonne par la R.N. 117 alors que, entre Peyrehorade et Bayonne, il existe trente-six kilomètres de route meurtrière à deux voies et, à la veille des grandes vacances, ce que peuvent représenter, aussi bien pour l'usager que pour les riverains, les inévitables et interminables « bouchons ».

Las de figurer dans le très officiel schéma directeur à la rubrique « Prolongements », c'est une réponse précise que nous attendons de vous aujourd'hui, monsieur le ministre. (M. Paul Masson applaudit.)

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

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Monsieur le sénateur, la construction de la section Bayonne-Orthez de l'autoroute A 64 a été déclarée d'utilité publique par décret du 25 juillet 1979. Elle se développait, vous le savez, selon un tracé qui empruntait successivement les vallées de l'Adour et du Gave de Pau.

A l'époque, les critiques les plus vives s'étaient élevées, notamment de la part des agriculteurs et des comités de défense, et mon prédécesseur avait décidé de soumettre le problème de cette section à une concertation régionale menée sous l'égide de M. Badet, vice-président du conseil régional d'Aquitaine.

A l'issue de cette concertation, un rapport concernant plusieurs propositions a été établi qui tendait à modifier le tracé de l'ouvrage.

Ces propositions ont fait l'objet d'études très approfondies à partir desquelles ont été engagées les procédures locales d'enquête publique concernant, d'une part, la variante dite de Gosse entre l'autoroute A 63 et Saint-Laurent-de-Gosse et, d'autre part, la variante de Léren ou de Sorde entre l'échangeur de Peyrehorade et la limite des communes de Saint-Cricq et de Lahontan.

Les commissions d'enquête respectives ayant donné un avis favorable, la procédure de déclaration d'utilité publique a donc été poursuivie sur chacune des variantes. Le dossier a été transmis au Conseil d'Etat qui, après avoir souligné les incidences sur l'environnement de la variante de Léren, a estimé que la modification des tracés envisagée n'affectait pas l'utilité publique du projet.

Les deux procédures engagées sur les deux variantes ont donc été régulièrement menées à leur terme et il convient maintenant, comme vous le souhaitez d'ailleurs, monsieur Cazalet, d'opérer un choix entre les tracés ancien et nouveau.

Compte tenu des engagements pris par mon prédécesseur de suivre les propositions régionales, de l'avis favorable des commissions d'enquête et du récent avis du Conseil d'Etat, je peux vous annoncer aujourd'hui que j'ai décidé d'adopter un tracé empruntant les variantes de Gosse et de Sorde. Les blocages qui rendaient impossible le démarrage de la section Bayonne-Orthez sont donc désormais levés.

La société des autoroutes du sud de la France, concessionnaire de l'A 64, pourra désormais diligenter les études d'avant-projet et entreprendre les acquisitions foncières en ayant pour objectif un démarrage des travaux en 1987 et une mise en service en 1991.

Je vous rappelle, par ailleurs, que les travaux de la section Soumoulou-Tarbes seront lancés en 1986 et que la mise en service devrait intervenir en 1988, conformément à l'objectif fixé par M. le Président de la République, le 12 octobre 1984, devant les assemblées régionales à Bordeaux.

Telle est, monsieur le sénateur, la réponse que je peux apporter à vos préoccupations ; la décision devient effective à partir d'aujourd'hui. En tout cas, sachez qu'en tant que ministre chargé des transports je connais, bien entendu, toute l'importance que revêt l'autoroute A 64 pour cette région.

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

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

— 7 —

SITUATION DES ENTREPRISES DU BATIMENT ET DES TRAVAUX PUBLICS

Discussion de questions orales avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Jacques Mossion attire l'attention de Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur sur la grande détresse de l'industrie française des travaux publics, qui a perdu en l'espace de quatre ans plus de 40 000 emplois.

Il lui demande de préciser quelles mesures concrètes le Gouvernement entend prendre afin d'éviter un effondrement total de cet important secteur d'activité. (N° 25.)

(Question transmise à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports.)

II. — M. Germain Authié attire l'attention de M. le ministre chargé de l'urbanisme, du logement et des transports sur la situation des petites et moyennes entreprises du bâtiment dont la spécificité structurelle et la localisation géographique rendent difficile la participation aux retombées des différentes mesures mises en œuvre par le Gouvernement en matière de politique d'appui aux entreprises du bâtiment et des travaux publics.

Par leur localisation dans les zones rurales à faible densité ainsi que par les emplois qu'elles créent ou maintiennent dans ces zones, ces P. M. E. contribuent à répondre aux préoccupations relatives à l'aménagement du territoire et au maintien des activités économiques et de l'emploi.

Il lui demande en ce sens de bien vouloir lui indiquer les mesures particulières qu'envisage de prendre le Gouvernement pour permettre à ces entreprises de bénéficier des retombées d'un éventuel plan bâtiment. (N° 71.)

III. — Afin de faire le point des vérités et contre-vérités qui sont régulièrement émises concernant la situation des entreprises du bâtiment et des travaux publics, M. Robert Laucournet demande à M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports de lui indiquer les conséquences de la diminution globale des mises en chantier sur l'activité des entreprises et sur l'emploi dans le secteur.

Il lui demande de lui rappeler les actions entreprises dans la période récente pour pallier le ralentissement régulier d'activité amorcé dès 1974, de lui confirmer les perspectives définies récemment pour préserver un secteur largement créateur d'emplois et de préciser les solutions financières (niveau des taux des différents crédits en faveur du logement) qui ont été décidées et qui ont pour objet de participer au soutien des entreprises de ce secteur d'activité et qui pourraient être notablement améliorées. (N° 72.)

La parole est à M. Mossion, auteur de la question n° 25.

M. Jacques Mossion. En préambule, monsieur le ministre, permettez-moi de regretter que, cette fois encore, les problèmes du bâtiment ne soient pas traités séparément de ceux des travaux publics. En effet, je suis de ceux qui pensent que ces deux secteurs d'activité si éprouvés méritent, de par leur importance et leur spécificité, une analyse différente. Je souhaite donc que votre réponse fasse une large place à cette industrie si durement éprouvée depuis quatre ans, celle des travaux publics.

Il s'agit, pour notre économie, d'un secteur clé puisque ses entreprises réalisent des performances exemplaires à l'exportation et génèrent sur tout le territoire un tissu industriel dynamique.

Et pourtant, monsieur le ministre, quel désastre observons-nous ! Entre 1981 et 1984, l'activité a chuté de 22 p. 100, soit une baisse de près de 8 p. 100 chaque année ; cela ne s'était jamais produit au cours des décennies précédentes. Conséquence sur l'emploi : les effectifs de la branche ont diminué de plus de 20 p. 100. A votre arrivée au pouvoir, on recensait près de 325 000 salariés dans cette industrie ; en ce mois de juin 1985, on n'en compte plus que 240 000 : 85 000 emplois perdus, quelle hécatombe !

Ne nous répondez pas, monsieur le ministre, que ce phénomène se retrouve chez tous nos partenaires. Nous sommes, en la matière, la lanterne rouge de l'Europe : quand nous reculons de 22 p. 100, la République fédérale d'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique limitent ce repli à 12 p. 100 et 14 p. 100, l'Italie maintient l'activité, le Danemark enregistre une progression de 5 p. 100 et la Grande-Bretagne, de 10 p. 100.

Ainsi 1985 sera-t-elle encore une année très sombre pour les travaux publics, frappés de plein fouet par la vague de froid de l'hiver dernier. Les entreprises ont réalisé 21 p. 100 de travaux en moins au cours du premier trimestre 1985 par rapport au premier trimestre 1984. Alors, soyons décents : ne prétendons pas que l'on assiste actuellement à un frémissement dans les travaux publics, alors qu'il s'agit tout au plus d'un rattrapage partiel !

Il est plus que temps, monsieur le ministre, d'endiguer réellement la chute de l'industrie des travaux publics, tant pour préserver l'emploi que pour maintenir la compétitivité des entreprises. La France en a besoin et elle le peut.

Il n'est pas insensé d'envisager une intervention immédiate en faveur des travaux publics. En effet, personne ne peut nier que subsistent de nombreux besoins non satisfaits en matière d'équipement. De plus, monsieur le ministre, chacun sait qu'une relance de l'industrie des travaux publics ne nuit pas à l'économie en général.

Il existe un large consensus pour estimer que de nombreux besoins en équipement ne sont toujours pas satisfaits. C'est ainsi que vous avez vous-même évoqué, monsieur le ministre, devant les professionnels des travaux publics, réunis en assemblée générale au mois de janvier dernier, les retards pris dans l'adaptation au trafic du réseau routier national. De même, dans un document récent, la fédération nationale C. F. D. T. des salariés de la construction et du bois indique qu'existe, notamment en matière de travaux publics, « une nouvelle demande sociale qui met l'accent tout autant sur le contenu de la croissance que sur le taux de cette croissance ».

Mais tout cela est théorique. Aussi, monsieur le ministre, vais-je préciser quelques-unes des opérations qui me semblent nécessaires en matière d'équipement.

En ce qui concerne les routes et autoroutes, je poserai trois questions.

Première question : après l'hiver que nous venons de connaître, n'est-il pas impératif de terminer au plus vite la mise hors gel du réseau national et d'engager un programme cohérent de même nature pour les réseaux départemental et communal ?

Deuxième question : à la veille de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté économique européenne, n'est-il pas urgent d'entreprendre de nouveaux travaux d'infrastructure pour s'adapter aux trafics futurs ? La percée du Puy-morens et la mise en place d'une liaison moderne Bordeaux-Lyon relèvent de cette optique.

Troisième question : le ralentissement significatif du programme autoroutier n'est-il pas incongru, tant du point de vue européen que dans le cadre du désenclavement de nos régions ? Pauvre Limousin, pauvre Massif central, pauvre Alsace ! Patientez donc jusqu'en 2030 et vous serez peut-être servis !

En ce qui concerne les voies navigables, vous avez rendu public, le 18 avril dernier, un schéma directeur tout à fait intéressant. Mais encore faut-il qu'il soit autre chose qu'une simple carte de géographie. Aussi, alors que la liaison Rhin—Main—Danube est en voie d'achèvement, devons-nous attendre longtemps la liaison Rhin—Rhône ?

S'agissant du T.G.V., nous saluons le démarrage des travaux du T.G.V.-Atlantique, mais, là encore, il faudrait une ambition européenne. Aussi est-il urgent de dresser un schéma directeur.

Pour que nos T.G.V. puissent rapidement circuler chez nos voisins européens, trois mesures sont nécessaires.

D'abord, il faut accélérer le projet de T.G.V.-Nord vers Bruxelles, Amsterdam et Cologne. Ensuite, il faut réaliser le contournement de Lyon pour qu'un T.G.V. Paris—Rome soit réalisable. Enfin, il faut intensifier les négociations sur le T.G.V.-Est vers Francfort afin qu'il voie le jour avant la fin du siècle.

En ce qui concerne l'adduction et l'assainissement, nous devons, là aussi, faire mieux et plus vite. Comme le rappelait récemment la chambre syndicale de l'hygiène publique, est-ce normal que la France collecte moins des trois quarts de sa pollution, n'en traite que la moitié et en élimine le tiers seulement ?

Pourquoi hésiter à satisfaire ces besoins que je viens d'évoquer alors que tout le monde s'accorde à penser que la relance des travaux publics ne nuirait pas à l'économie ?

En matière économique, le Gouvernement socialiste s'est mis en position de devoir tout à la fois réduire l'inflation et contenir

le chômage tout en subissant la contrainte suivant laquelle il ne saurait y avoir de dérapage sur le plan des échanges extérieurs.

Or, monsieur le ministre, il se trouve que les investissements en infrastructure s'adapteraient parfaitement aux impératifs économiques actuels, et ce pour quatre raisons. Premièrement, ce genre d'investissement n'est pas inflationniste ; deuxièmement, il a un effet immédiat sur l'emploi ; troisièmement, il exerce un effet d'entraînement important sur les secteurs en amont et en aval ; quatrièmement, il ne génère qu'un faible courant d'importations.

Dès lors, monsieur le ministre, pourquoi hésiter plus longtemps, d'autant plus que des moyens simples sont à notre portée ?

Les moyens de redressement sont contenus dans trois impératifs : soulager les entreprises de travaux publics des nombreuses contraintes administratives spécifiques qui pèsent sur elles dans le domaine social ; donner aux collectivités locales les moyens d'exercer pleinement leurs responsabilités et redéfinir les moyens d'action de l'Etat.

Les entreprises de travaux publics se sont révélées capables d'être à la pointe en matière sociale ; les résultats de la politique contractuelle menée depuis une dizaine d'années sont là pour en témoigner. Malgré tout, ces entreprises subissent des contraintes administratives : d'une part, il est des domaines dans lesquels plus de souplesse ne nuirait pas aux entreprises ; d'autre part, elles subissent les conséquences d'une fausse « bonne solution » apportée au problème de l'emploi.

Tout d'abord, plus de souplesse ne nuirait pas aux entreprises dans deux domaines.

Premier domaine : l'utilisation des crédits — 0,2 p. 100 — affectés à la formation professionnelle continue d'être défiscalisée. La loi de finances pour 1985 a exclusivement réservé la défiscalisation au financement de formations visant à l'insertion des jeunes. Pourquoi ne pas permettre également d'utiliser, au moins en partie, cette défiscalisation pour reconverter des personnels ? Une telle mesure, monsieur le ministre, « collerait » plus à la réalité des entreprises de travaux publics et permettrait d'éviter des licenciements.

Le second domaine dans lequel plus de souplesse est nécessaire est celui du retour volontaire des immigrés. L'accord national signé en ce domaine a prévu que, pour pouvoir bénéficier de l'aide au retour, le travailleur immigré doit faire partie d'une entreprise déclarée en sureffectifs. Or, en pratique, il existe des volontaires pour l'aide au retour même s'ils ne sont pas concernés par la situation de sureffectifs. Ne serait-il pas possible d'accorder l'aide au retour à ces volontaires, ce qui permettrait de dégager des emplois au profit des jeunes nationaux ?

Ensuite, la fausse « bonne solution » apportée au problème de l'emploi est l'article L. 122-12 du code du travail. Cet article dispose que « s'il survient une modification dans la situation juridique de l'employeur, notamment par succession, vente, fusion, transformation du fonds, mise en société, tous les contrats de travail en cours au jour de la modification subsistent entre le nouvel employeur et le personnel de l'entreprise ».

Au sujet de cet article, il y a un énorme malentendu. Tel qu'il figure dans le code, il traite du transfert du contrat de travail à l'occasion de modifications dans la situation juridique de l'entreprise. Or la jurisprudence actuelle en vient à assimiler un poste de travail à une entreprise dans le souci de protéger l'emploi.

En pratique, dans les travaux publics, cela conduit à transférer les effectifs chargés de travaux d'entretien d'une entreprise à une autre, au gré de la signature des contrats d'entretien, sans préserver l'emploi des salariés : cela ne fait que transférer les charges de licenciement d'une entreprise à une autre.

Pour lever ce malentendu, monsieur le ministre, nous attendons du Gouvernement qu'il dépose un projet de loi à ce sujet. Quant à nous, nous sommes prêts à déposer une proposition de loi, si nécessaire.

Mes chers collègues, ceux d'entre nous qui détiennent des mandats locaux savent bien que les collectivités locales représentent près de 40 p. 100 de l'activité des entreprises de travaux publics. Dès lors, il importe de leur donner les moyens d'exercer pleinement leurs responsabilités. Or, actuellement, elles sont financièrement « prises à la gorge ». Combien d'entre nous sont-ils contraints de limiter l'effort d'investissement des collectivités qu'ils gèrent afin de pouvoir financer les charges de fonctionnement ?

Pour dépasser cette situation, il importe, monsieur le ministre, que les collectivités locales accèdent à l'autonomie financière. Trois mesures, qui n'accroîtraient pas la pression fiscale locale, peuvent y contribuer.

Premièrement, il conviendrait de libérer les prix des services publics locaux, notamment en ce qui concerne l'eau ; il est grand temps que le Gouvernement cesse de mener une politique de l'indice sur le dos des collectivités locales.

Deuxièmement, les collectivités locales doivent pouvoir utiliser toute la palette des produits financiers disponibles. Il faut favoriser l'émission d'emprunts groupés sur le marché obligataire, aussi bien à l'échelon régional, départemental que communal. L'utilisation de l'ensemble des guichets bancaires permettrait en outre de supprimer le risque de blocage financier au niveau du groupe de la Caisse des dépôts et consignations.

Troisièmement, l'Etat a une responsabilité dans le domaine des taux d'intérêt. Il n'est pas normal que les prêts de la C. A. E. C. L. soient d'un coût si élevé : en termes réels, ces prêts sont de plus en plus onéreux chaque année.

Une redéfinition des moyens d'action de l'Etat est nécessaire. En effet, d'une part, l'Etat s'est désengagé et, d'autre part, le fonds spécial de grands travaux a vu son rôle initial détourné.

Le désengagement de l'Etat est visible, par exemple, en matière de routes. En premier lieu, le volume global des ressources consacrées aux réseaux routier national et autoroutier — loi de finances, fonds de concours, emprunts autoroutiers et fonds spécial de grands travaux — a régressé de 10,2 p. 100 entre 1981 et 1985.

En second lieu, la part de la loi de finances dans le volume des ressources consacrées aux réseaux routier national et autoroutier a régressé : en 1979, la loi de finances représentait 56 p. 100 des ressources ; en 1985, cette part n'est plus que de 32 p. 100.

Devant ce désengagement massif, pourquoi, à la limite, ne pas aller jusqu'à la création d'un budget annexe des routes, alimenté par une partie des recettes de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ?

Par ailleurs, monsieur le ministre, le fonds spécial de grands travaux, a été détourné de ce qui constituait sa raison d'être lors de sa création en 1982. Le Gouvernement l'avait alors présenté comme devant être un « plus » par rapport aux lignes budgétaires traditionnelles.

La pratique a entériné trois phénomènes.

D'abord, la débudgétisation a conféré au F. S. G. T. un rôle de compensation de la déficience des lignes budgétaires, alors qu'il aurait dû, selon sa vocation initiale, apporter un surcroît d'activité.

Ensuite, les paiements relatifs à chaque tranche du F. S. G. T. sont tellement étalés dans le temps qu'ils ne permettent pas en réalité, compte tenu de la dépréciation monétaire, de financer un volume de travaux égal au montant de la dotation initiale de la tranche. C'est ainsi que, sur les 6 milliards de francs de la quatrième tranche lancée voilà six mois, seuls 4,5 milliards de francs ont à ce jour fait l'objet d'une affectation officielle, un milliard de francs est en cours d'affectation et 600 millions de francs sont toujours en réserve.

Enfin, dans la quatrième tranche, la répartition des crédits s'éloigne des objectifs définis lors de la création du F. S. G. T.

Aussi, monsieur le ministre, deux questions s'imposent : d'une part, les intentions du Gouvernement sont-elles de faire du F. S. G. T. un instrument permanent de financement des travaux publics, d'autre part, quelles sont les intentions du Gouvernement quant au lancement d'une cinquième tranche ?

Monsieur le ministre, mes remarques avaient pour objet de prévenir l'autosatisfaction d'un gouvernement qui se contente de lancer le T. G. V. - Atlantique et d'évoquer la liaison trans-Manche pour frissonner de son audace, convaincu qu'il est en train de mener une politique hardie dans le domaine des grands équipements.

En tant qu'élu local partageant les réalités de la vie quotidienne de mes concitoyens, je vous assure, monsieur le ministre, que ces deux grands chantiers sont insuffisants pour persuader l'opinion publique de la volonté gouvernementale de conduire une politique ambitieuse en matière d'équipement.

Nous espérons beaucoup de l'Etat, monsieur le ministre, car à côté des domaines où il est directement responsable, il en est d'autres où son rôle incitateur est important. Sans attendre tout de lui, nous en attendons quand même une politique claire. Les maîtres d'ouvrage, parmi lesquels les collectivités locales, tout comme les entreprises de travaux publics souhaitent connaître, monsieur le ministre, la mesure de votre ambition.

M. le président. La parole est à M. Laucournet, auteur de la question n° 72.

M. Robert Laucournet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, M. Mossion s'est intéressé aux travaux publics, et je le remercie de la sollicitude dont il a fait preuve pour le Limousin. Je le rassure : dans cette région tout

au moins, mais — sans doute aussi — dans d'autres, l'Etat tient ses engagements : la déviation vers la capitale régionale est en cours de réalisation ; désormais, la situation d'enclavement que nous connaissons ne sera plus qu'un mauvais souvenir.

Pour ma part, je m'attacherai plus particulièrement au logement, dont je rapporte le budget devant le Sénat.

Je me réjouis que notre assemblée débâte aujourd'hui de la situation du bâtiment et de la construction, étant donné l'importance de ce secteur d'activité pour l'économie de notre pays. Il s'agit, certes, d'un débat traditionnel qui présente cependant le mérite de nous permettre de faire le point régulièrement des actions engagées et de leurs effets.

J'observe, d'ailleurs, qu'il existe au sein de notre assemblée un assez large accord sur le diagnostic, c'est-à-dire, d'une part, sur l'analyse concernant la place du bâtiment dans l'économie nationale et, d'autre part, sur l'évolution subie par cette branche depuis une dizaine d'années.

Il s'agit bien — il faut toujours le rappeler — d'un secteur industriel d'avenir, même s'il connaît aujourd'hui encore des difficultés et non pas d'un secteur qui ne trouverait sa justification que dans son passé.

Par son importance, sa capacité d'entraînement, ses effets moteurs sur de nombreux autres secteurs économiques et par la multiplicité de ses débouchés à l'exportation, le bâtiment reste bien une activité essentielle et porteuse d'avenir pour l'économie nationale.

Le Gouvernement ne s'y est pas trompé et son action constante est là pour le démontrer.

Alors, faut-il encore et toujours parler de « secteur sinistré pourvoyeur de chômage », faut-il toujours réclamer « l'arrêt de l'hémorragie », faut-il persister à ne trouver aucune grâce à la politique conduite avec courage par le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports ?

Une plus grande objectivité s'imposerait, me semble-t-il, en la matière avant de dénigrer systématiquement ou même de condamner.

Certes, il faut bien le constater, le nombre de mises en chantier a de nouveau diminué en 1984, avec ses conséquences inéluctables sur la situation de l'emploi dans le secteur.

Nous devons cependant, afin d'apprécier l'ampleur de la politique conduite, faire un certain nombre de constatations et d'abord rappeler à nouveau le passé, particulièrement la période 1974 à 1980, au cours de laquelle la réduction de l'activité a résulté de la conjugaison de trois facteurs : d'abord le désengagement progressif de l'Etat, qui réduisait régulièrement le montant de ses aides au logement social ; ensuite, le ralentissement de la demande, lié pour partie, en fin de période, aux premiers effets de la crise internationale, mais aussi à l'évolution démographique et à l'achèvement du rattrapage des besoins en logements qui avaient été réalisés dans les années 1960-1970 ; enfin des gains de productivité des entreprises qui conduisaient à une diminution du nombre d'emplois.

Dans la période que nous vivons, il faut souligner les nouvelles caractéristiques qui se sont dessinées, à des degrés divers, dans l'ensemble des pays européens et qui ont indéniablement pesé sur l'activité du secteur dans un environnement général de diminution de la pression des besoins démographiques.

Ce sont en premier lieu des facteurs financiers erratiques qui déstabilisent les mécanismes de financement et rendent le logement plus coûteux.

Ce sont en deuxième lieu les effets combinés du chômage, de la perte de la rente d'inflation pour les remboursements de prêts, d'une moindre croissance ou d'une réduction du pouvoir d'achat qui nuisent aux projets d'investissement des ménages et entraînent une réduction de la demande en accession à la propriété.

C'est, enfin, le recul du secteur privé locatif dans la mesure où, dans un contexte de désinflation, l'investissement immobilier paraît moins attractif, d'autant que d'autres formes de placement à taux d'intérêt élevé lui font concurrence. Sur ce dernier point, vous me permettrez de m'interroger au passage sur l'éventuelle responsabilité des investisseurs institutionnels dans cet état de fait.

En définitive, c'est bien en intégrant l'ensemble de ces paramètres dans notre réflexion et en soulignant que, si l'Etat peut beaucoup, il ne peut pas tout, qu'il faut mesurer l'ampleur des efforts engagés depuis quatre ans pour le réveil du secteur.

Cependant, monsieur le ministre, il faudrait faire plus encore dans ce secteur essentiel. Je vous demanderai donc — c'est l'objet de ma question — si vous comptez compléter le dispositif en place afin d'en renforcer l'efficacité.

En ce qui concerne les entreprises et afin d'assister la profession dans son effort de mutation et de modernisation, il me semble important que vous nous précisez les conditions d'une

mise en place d'un dispositif financier d'aide aux entreprises dont les capacités d'autofinancement étaient réduites et qui devaient supporter les charges financières liées à l'adaptation de leur outil de travail aux nouvelles conditions du marché.

S'agissant de la modernisation des entreprises, je vous citerai un exemple que j'ai connu en tant que président d'un office d'H. L. M. Nous avons décidé la réhabilitation de cinq cents logements par an sur une période de cinq ou six ans ; ce projet représentera un marché de 300 millions de francs cette année. Il a été soumis à une adjudication. Or, les entreprises de second œuvre que j'ai contactées ne sont pas candidates. Je n'en trouve aucune pour réaliser certains travaux. Cela est-il lié à l'inadaptation des entreprises ?

Ne peut-on prendre des mesures en faveur des entreprises pour les aider à se moderniser, s'équiper ? Il s'agit là, selon moi, d'un problème essentiel.

Il serait intéressant de connaître à ce propos, et plus généralement dans le cadre de nos relations avec les entreprises, de quelle manière peuvent se mettre en place ces dispositifs.

Toujours en ce qui concerne les entreprises, je voudrais également vous interroger sur l'état de la concertation que vous avez engagée avec les représentants des professions du bâtiment et des travaux publics, particulièrement sur la réduction des délais de règlement des marchés publics, l'accélération de la délivrance des permis de construire et l'élargissement de l'application du système d'aide aux petites et moyennes entreprises mis en place en décembre 1984.

Monsieur le ministre, l'enjeu est d'importance, le temps est encore à l'action pour soutenir le secteur du bâtiment et des travaux publics. Dans un contexte économique difficile, vous avez engagé une politique de très grande ampleur dont nous sommes certains qu'elle portera ses fruits. Ce débat me donne l'occasion au surplus de vous apporter l'appui total de mon groupe dans l'action que vous menez.

M. le président. La parole est à M. Authié, auteur de la question n° 71.

M. Germain Authié. Monsieur le ministre, je souhaiterais attirer votre attention sur la spécificité et la fragilité des petites et moyennes entreprises du bâtiment situées dans les zones rurales, plus particulièrement en zone de montagne. La spécificité structurelle et la localisation géographique de ces P. M. E. rendent plus difficile encore la participation aux conséquences heureuses des différentes mesures mises en œuvre par le Gouvernement en matière de politique d'appui aux entreprises du bâtiment et des travaux publics.

Voyez uniquement, monsieur le ministre, dans ma question, le souci d'un élu local qui s'inquiète de la rupture du tissu socio-économique de la France rurale. En fait, le problème est plus large que celui des entreprises du bâtiment situées dans ces zones à faible densité, à faible activité économique. Mais l'exemple des P. M. E. du bâtiment est typique des soucis que rencontrent les entreprises dans ces zones et de la gravité de l'incidence que ces difficultés ont à l'échelon plus large de l'activité économique et de la vie sociale. Par leur localisation dans les zones rurales à faible densité ainsi que par les emplois qu'elles créent ou maintiennent dans ces zones, ces P. M. E. contribuent à répondre aux préoccupations relatives à l'aménagement du territoire et au maintien des activités économiques et de l'emploi.

En ce qui concerne le secteur du bâtiment et des travaux publics, il convient de souligner l'effort consenti par le Gouvernement en matière de relance des activités liées au bâtiment, avec la part réservée à ce secteur dans le cadre du fonds spécial de grands travaux, les actions visant à l'amélioration de l'habitat et les opérations favorisant les économies d'énergie.

L'activité a été soutenue, tant pour favoriser le logement des familles que pour améliorer les conditions d'activité des entreprises : accroissement du budget des logements sociaux, aides aux personnes par la baisse des taux d'intérêt et par des mesures d'incitation fiscales. On peut, d'ailleurs, regretter d'assister, parallèlement à un soutien de la part de l'Etat, à un certain désengagement des investisseurs privés. Dans le même temps que se mettait en place ce soutien à l'activité du bâtiment et des travaux publics, le Gouvernement concevait également un programme d'aide directe aux entreprises de ce secteur. Vous avez présenté ce programme, monsieur le ministre, le 18 décembre 1984, et il a été mis en place depuis le 1^{er} janvier de cette année.

Le souci du Gouvernement est donc d'améliorer ce qui constitue l'environnement des entreprises, aussi bien par la réduction des délais de règlement des marchés publics que par l'accélération de la délivrance des permis de construire ou l'élargissement des conditions d'accès aux prêts participatifs simplifiés.

Dans la poursuite de cet effort, il me paraît particulièrement souhaitable que le Gouvernement se concentre sur deux axes, à savoir l'augmentation des capacités d'accès à la propriété et le développement d'un habitat locatif de qualité.

Ces propositions font appel à l'élaboration de deux types de mesures : d'une part, celles qui sont susceptibles de conforter les aides aux investissements locatifs et, d'autre part, celles qui favorisent l'accès des ménages à la propriété. Elles posent, par ailleurs, le problème de savoir à quelles entreprises ces mesures vont profiter.

On assiste, en effet, à une concentration de plus en plus marquée des entreprises de construction, ces dernières se dotant de moyens logistiques lourds favorisant leur positionnement sur les divers marchés et leur permettant d'accéder rapidement aux technologies nouvelles. La mise en œuvre d'un éventuel « plan bâtiment » devrait permettre aux petites et moyennes entreprises de bénéficier de l'effort de relance, dans le souci tant de préserver et de développer l'emploi dans ces entreprises que de procéder à une nécessaire prise en compte de l'aménagement du territoire.

Il paraît important que le Gouvernement mette en place des mesures incitatives visant à favoriser les regroupements et la modernisation de ces entreprises, afin qu'elles puissent se doter collectivement de moyens d'appui tels que, par exemple, les observatoires de marchés, l'assistance à l'établissement des offres, l'assistance à l'utilisation des technologies nouvelles et l'assistance commerciale.

Il s'agit autant — du moins le croyons-nous — de limiter les effets d'une concurrence déloyale entre grandes entreprises concentrées et P. M. E. locales que d'éviter aux décideurs locaux de s'enfermer dans une position délicate d'arbitrage entre un protectionnisme outrancier et la gestion rationnelle des fonds publics.

Monsieur le ministre, nous avons, encore une fois — je tiens à le redire — pleinement conscience de l'effort fait par le Gouvernement depuis 1981 dans ce secteur du bâtiment et des travaux publics. Cependant, il s'agit là d'un système qui s'applique à l'ensemble du secteur. Au moment où celui-ci se trouve à un niveau relativement critique, on constate que les conséquences de ses difficultés affectent en premier lieu les petites entreprises et les artisans. C'est pourquoi je souhaiterais que soient prises en compte la spécificité et la fragilité des entreprises en milieu rural, particulièrement vulnérables mais aussi particulièrement nécessaires au maintien de la vie dans ces zones.

En terminant, je vous demanderai de bien vouloir m'indiquer, monsieur le ministre, si le Gouvernement envisage de prendre des mesures spécifiques pour permettre à ces entreprises de bénéficier des retombées d'un éventuel « plan bâtiment ». Je vous en remercie par avance. (*M. Laucournet applaudit.*)

M. le président. La parole est à Mme Midy.

Mme Monique Midy. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le secteur du bâtiment n'échappe pas à la situation de crise économique dans laquelle est plongé l'ensemble des secteurs industriels.

Comme pour les autres secteurs, les mesures adoptées par votre Gouvernement, monsieur le ministre, loin d'apporter une quelconque solution à ces difficiles problèmes, ne font au contraire qu'en aggraver les effets.

Ces derniers temps, on a vu se multiplier les dépôts de bilan « douteux » dans le secteur de la construction, comme cela s'est passé à Dreux pour l'entreprise E.I.P., alors que son carnet de commandes était bien rempli.

L'examen attentif du déroulement du dépôt de bilan de cette entreprise est particulièrement significatif : le 7 mars dernier, l'ensemble des filiales de cette entreprise était racheté par l'une d'entre elles. Le 8 mars, cette dernière déposait son bilan.

Aujourd'hui, des bruits circulent sur la création par le holding de E.I.P. — lequel a échappé par je ne sais quel miracle au dépôt de bilan — d'une société de publicité internationale.

Si la crise touche de plein fouet l'ensemble des travailleurs de la construction et un grand nombre de P. M. E., elle réveille également l'appétit de certains « requins » du bâtiment.

On retrouve cet appétit du côté des patrons des grandes cimenteries. Ainsi, le groupe Vicat a vu ses profits augmenter de 11 milliards de centimes en 1984. Ses six actionnaires ont perçu chacun, l'année dernière, la modeste somme de 2 470 000 francs.

Les travailleurs, eux, doivent lutter pour obtenir des augmentations de salaire, alors que les bénéfices existent bien. Mais, comme au Ciment français ou chez Lafarge Coppée, ils sont investis aux Etats-Unis.

La crise du bâtiment frappe durement un grand nombre d'entreprises en amont et en aval. Voilà un peu plus d'un an, j'avais ici même, au nom des sénateurs communistes, fait un certain

nombre de propositions. Je suis bien obligée de constater, monsieur le ministre, qu'aucune d'entre elles n'a fait l'objet d'une réponse ou d'une remarque. Dois-je en conclure qu'elles n'ont tout simplement pas été examinées ?

Je réaffirme que prendre des mesures contre les gâchis financiers qui augmentent considérablement le coût des logements est essentiel : le coût réel de la construction est rarement supérieur à 50 p. 100 du prix du logement, l'autre moitié étant consommée par toute une série de frais financiers.

Une autre disposition très importante est l'instauration de nouvelles formes de coopération entre les grosses entreprises de la construction et le tissu des P. M. E. qui gravitent autour d'elles. Les P. M. E. sont actuellement dépendantes et victimes du style de relations créé par les « majors » de la construction.

Enfin, à notre avis, il faut développer dans cette branche industrielle une politique audacieuse de qualification, de formation, de création d'emplois et, bien sûr, d'augmentation des salaires.

Ce n'est pas en fermant les entreprises et en diminuant la capacité de production que l'on permettra à ce secteur industriel — comme aux autres, d'ailleurs — de se ressaisir.

Contrairement à ce qui se dit ici ou là, ce n'est pas la loi Quilliot qui est à l'origine de la crise de la construction. Celle-ci est bien antérieure à la promulgation de ce texte ! La suppression de centaines de milliers d'emplois a commencé dès 1975, et c'est bien la politique menée durant cette période qui en a été la cause. C'est parce que cette même politique est poursuivie aujourd'hui que cette situation continue à se dégrader.

Ainsi, la loi de financement de 1977 n'a toujours pas été abrogée. Ses effets pervers pour le secteur de la construction, que les parlementaires communistes avaient immédiatement décelés, sont maintenant reconnus. La double action de l'augmentation des taux d'intérêt et de la diminution des délais de remboursement, la mise en place de l'A. P. L. — aide personnalisée au logement — et l'obligation du conventionnement en cas de réhabilitation aboutissent à une inflation galopante. Monsieur le ministre, les parlementaires communistes ne sont pas les seuls à demander l'abrogation de la loi de 1977 et son remplacement par une réforme profonde, efficace et démocratique du financement du logement aidé, qui, selon nous, devrait à nouveau privilégier l'aide à la pierre. Bon nombre d'offices d'H. L. M. et l'ensemble des associations de locataires font leur cette revendication.

Quant à « l'expérimentation », à laquelle vous vous référez régulièrement, tout montre qu'elle entraîne une augmentation considérable du loyer dans la majorité des cas, même en l'absence de travaux. A ce propos, je veux vous rappeler que l'association des locataires la plus importante, la confédération nationale du logement, ne l'a pas signée.

Oui, le secteur de la construction est de plus en plus malade. Les derniers chiffres parus dans *Le Moniteur* du 24 mai dernier confirment ce que les parlementaires communistes ne cessent de répéter depuis plusieurs mois : il existe bien une chute régulière des constructions de logements sociaux. Ainsi, selon une enquête réalisée par la Banque de France et retracée dans *Le Moniteur*, « l'importance des financements consentis à ce secteur — 78 000 opérations pour un montant total légèrement supérieur à 26 milliards de francs — ne s'est pas intégralement traduite dans le nombre des mises en chantier car un pourcentage apparemment plus important que les années antérieures et estimé à près de 40 p. 100 des concours nouveaux a été absorbé par les suites d'opérations. En outre, le programme exceptionnel de 10 000 prêts locatifs aidés — P. L. A. — totalement financés sur ressources de la caisse des dépôts et consignations n'a été mis en place qu'à la fin du quatrième trimestre et son incidence ne se fera donc sentir qu'en 1985. Une fois encore, le nombre des logements mis en chantier s'est donc révélé inférieur aux besoins locatifs toujours en progrès sur de nombreuses places. »

Nous sommes loin, monsieur le ministre, des 80 000 logements annoncés. Les chiffres de la Banque de France sont exacts : nous sommes tombés en dessous de la barre des 50 000 logements locatifs aidés, 46 800 exactement.

D'autre part, vous avez répondu à mon collègue Paul Mercieca, député du Val-de-Marne, que la différence entre les constructions prévues et celles qui sont effectivement commencées était due au nombre important d'opérations acquisition-réhabilitation. Or les chiffres fournis par le récent congrès de l'union des H. L. M. font valoir que le nombre de ces opérations atteint à peine 7 000.

Il est un dernier point auquel il vous sera possible, je le pense, de répondre tout à l'heure, monsieur le ministre. Le Gouvernement a proposé à l'Assemblée nationale, lors de la discussion du D. D. O. F. le 22 mai dernier, une disposition élaborée en étroite collaboration avec vos services au sujet du

logement social. Il s'agit de la création d'une nouvelle caisse de prêt. Cette disposition ne préfigure-t-elle pas un désengagement de l'Etat dans les budgets à venir en matière d'aide au logement social, notamment d'aide à la pierre ? Ne s'agit-il pas d'une remise en cause des prêts à taux bonifié pour le logement social ? J'aimerais, monsieur le ministre, que vous puissiez répondre à mon inquiétude à ce sujet. (M. Gargar applaudit.)

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

M. Auguste Cazalet. Monsieur le ministre, 5 000 entreprises artisanales sont installées dans le Béarn et au Pays basque. Ce chiffre donne la mesure de ce que représentait le secteur du bâtiment et des travaux publics dans la vie économique du département des Pyrénées-Atlantiques jusqu'en 1984. Malheureusement, ce secteur d'activité est sinistré et notre département est loin d'être épargné.

Entre 1983 et 1985, 1 765 emplois ont disparu ; en 1984, 50 entreprises ont fermé leurs portes ; depuis le 1^{er} janvier de cette année, 28 entreprises employant près de 250 salariés ont déposé leur bilan ; les autorisations de licenciement pour cause économique ont concerné 340 salariés ; enfin, 3 000 demandeurs d'emplois dans le bâtiment et les travaux publics ont été recensés au 31 mars 1985.

C'est donc une véritable hémorragie qui affecte gravement l'économie locale : perte d'emplois, mais aussi perte de ressources financières pour les collectivités locales.

Pour les professionnels, la diminution générale de l'activité ne saurait à elle seule expliquer les difficultés qu'ils rencontrent.

D'autres raisons sont avancées, dont l'intervention croissante des entreprises extérieures au département, la pratique de prix totalement aberrants, les consultations successives pour obtenir des rabais.

Il semblerait, en effet, qu'entraînées dans une concurrence effrénée pour remplir leurs carnets de commandes et assurer l'emploi, certaines entreprises traitent leurs marchés dans des conditions qui écartent toute notion de rentabilité minimale, si ce n'est tout simplement à perte.

Les résultats précaires, l'alourdissement des charges, la diminution des fonds propres contribuent également à fragiliser la situation financière des entreprises dont la trésorerie est malade et qui sont incapables de surmonter le moindre aléa, tel que la défaillance d'un maître d'ouvrage, d'une entreprise générale ou les intempéries exceptionnelles de janvier dernier.

De même, la lourdeur et la lenteur des procédures pour ajuster leur personnel à leurs nouvelles astreintes économiques et financières sont à l'origine de l'aggravation des difficultés des entreprises.

Le travail au noir, enfin, dont le développement est favorisé par l'augmentation du chômage dans le bâtiment et les travaux publics, détourne incontestablement des entreprises une part non négligeable du marché et des aides de l'Etat.

Telles sont, monsieur le ministre, les préoccupations des entrepreneurs et des artisans du bâtiment dans mon département. Il n'est que temps d'arrêter le gâchis auquel nous assistons et de sauvegarder l'outil local de production du bâtiment et des travaux publics.

Mon collègue Franz Dubosq et moi-même espérons que vous ne resterez pas insensible à ce cri d'alarme. Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

M. Paul Quilès, ministre de l'urbanisme, du logement et des transports. Je voudrais tout d'abord remercier M. le sénateur Laucournet pour l'analyse pertinente qu'il a formulée tout à l'heure, qui m'évitera d'aller plus loin dans ce que je ne cesse de répéter à l'opinion publique et dans les différentes enceintes du Parlement, quant aux origines de la crise que traverse le secteur du bâtiment et des travaux publics. Je voudrais également le remercier du soutien qu'il apporte, ainsi que son groupe, à l'action opiniâtre que je mène en la matière pour redonner vigueur à ce secteur important de l'activité nationale.

Les difficultés rencontrées par les entreprises du bâtiment et des travaux publics sont effectivement anciennes puisque, dès 1974, un ralentissement d'activité s'est amorcé à la suite des premiers effets de la crise économique et de la hausse des taux d'intérêt, qui ont amené les particuliers et les entreprises à différer leurs projets d'investissements.

Tous les analystes sérieux et ceux qui regardent les chiffres constatent que cette évolution s'est accentuée en 1979 et 1980 du fait notamment de décisions gouvernementales qui ont, d'une part, réduit le montant des aides budgétaires au logement social et, d'autre part, diminué les capacités de financement de l'Etat et des collectivités locales.

Depuis 1981, le Gouvernement a marqué sa volonté de renverser cette tendance en augmentant l'effort consenti par l'Etat au bénéfice à la fois du logement et des infrastructures de transports. J'aborderai successivement ces deux questions.

S'agissant du logement, cet effort s'est considérablement accentué : 50 000 logements sociaux ont été ajoutés au budget annuel, dont 30 000 logements en accession à la propriété et 20 000 logements dans le secteur locatif.

En 1985, l'Etat a dépensé 26 milliards de francs, contre 13 milliards en 1982, pour les P.L.A., et 55 milliards de francs, contre 31 milliards en 1982, pour les prêts accession à la propriété, les P.A.P.

Je voudrais dire, encore une fois, à Mme Midy et à ses collègues du Sénat, comme je l'ai dit à l'Assemblée nationale, car je ne cesse de répéter les mêmes explications sur l'évolution des P.L.A., que les chiffres que j'ai donnés sont indiscutables. Il y a augmentation de la construction sociale, non seulement de la construction neuve, mais également de ce qu'on appelle l'acquisition-amélioration, qui correspond effectivement à la réalisation de logements sociaux, même s'il ne s'agit pas *stricto sensu* de logements neufs.

Dans le même temps, le montant des aides à la personne a été fortement revalorisé.

En 1984, les bons résultats obtenus dans la lutte contre l'inflation ont permis de réduire le taux de l'ensemble des prêts au logement, notamment ceux des prêts à l'accession à la propriété. J'y reviendrai dans un instant.

C'est ainsi que la consommation des prêts conventionnés et des P.A.P. a atteint un total record de près de 320 000 prêts, dont plus de 170 000 prêts conventionnés. Cette évolution favorable a également concerné le secteur locatif social, puisqu'un programme complémentaire de 10 000 P.L.A. a été lancé et affecté dans sa totalité en 1984.

Par ailleurs, je le rappelle, la loi de finances pour 1985 comporte deux dispositions fiscales nouvelles. La première favorise l'investissement des particuliers dans le domaine du logement locatif privé où, ainsi que le rappelait tout à l'heure M. Laucournet, un véritable effondrement s'est produit. Il est difficile d'obliger les investisseurs privés à investir s'ils ne veulent pas le faire. On peut le regretter et le ministre du logement que je suis le regrette. Des mesures incitatives, notamment fiscales, ont été prises qui devraient, je le pense et je l'espère, faire revenir les investisseurs privés vers ce type de construction.

La deuxième mesure permet une réduction d'impôt pour les travaux de grosses réparations.

En outre, une quatrième tranche du fonds spécial de grands travaux a été décidée en novembre 1984 et son montant a été porté de 4 à 6 milliards de francs.

Cette orientation de la politique gouvernementale a été confirmée dès le début de l'année 1985, puisque le conseil des ministres du 23 janvier a approuvé un nouvel ensemble de mesures que j'avais proposées.

Trois dispositions intéressent l'accession à la propriété.

La première concerne le taux des P.A.P. qui a été abaissé de 0,50 point ; il est ainsi ramené à 10,7 p. 100 contre 12 p. 100 en 1981. En outre, le taux des prêts à taux ajustable, les P.A.J., est également réduit à 9,6 p. 100, la première annuité étant fixée à 8,75 p. 100.

Deuxième disposition, le plafond du montant des intérêts d'emprunt ouvrant droit à une réduction de l'impôt sur le revenu a été porté de 9 000 francs à 15 000 francs et la majoration pour personne à charge de 1 500 francs à 2 000 francs. Ce dispositif permet désormais d'exempter pendant cinq ans de l'impôt sur le revenu les ménages dont les ressources mensuelles sont inférieures à 9 000 francs.

Troisième mesure, enfin, les prêts d'épargne-logement permettent désormais d'acquérir ou de faire construire une résidence secondaire.

Je signale que ces deux dernières mesures figurent dans la loi portant modification des aides au logement, parue au *Journal officiel* du 23 mai 1985.

J'insiste sur ces chiffres qui montrent l'ampleur de l'effort d'amélioration fait par le Gouvernement en matière d'accession à la propriété.

Au total, le taux d'effort net d'un ménage achetant un logement avec un P.A.P. est désormais inférieur à 20 p. 100, alors qu'il était d'environ 30 p. 100 en 1980.

Pour poursuivre le développement du logement locatif social deux mesures ont été prises : d'une part, un contingent supplémentaire de 10 000 prêts locatifs aidés, dits P.L.A., a été lancé, grâce à la diminution du coût des ressources de la caisse des dépôts ; d'autre part, un programme complémentaire de travaux dans 20 000 logements H.L.M. a été engagé, portant de 140 000 à 160 000 le nombre de ces logements qui seront ainsi réhabilités

en 1985. Cette opération est financée par l'affectation de 300 millions de francs provenant du F.S.G.T. Ainsi, le secteur locatif apportera aux entreprises du bâtiment un volume de financement supplémentaire de 5 milliards de francs.

Les inquiétudes de Mme Midy relatives à la caisse de prêts aux H.L.M. ne sont pas fondées. J'ai eu l'occasion de m'en expliquer très clairement lors du congrès des H.L.M. à Nancy. Cette réforme de la caisse des prêts, loin de traduire un désengagement de l'Etat, qu'elle semblait craindre, réaffirme le financement privilégié du logement social.

Le cumul de l'aide budgétaire et de la ressource la moins onéreuse, c'est-à-dire le livret A de la caisse d'épargne, assure que les P.L.A. sont consentis au meilleur taux. Il en eût été certainement différemment si, comme certains le proposaient, la caisse des prêts H.L.M. avait été amenée à chercher ses ressources sur le marché financier.

Je complète l'information de Mme Midy quant à l'expérimentation sur 60 000 logements, dite « expérimentation Badet » pour laquelle elle semble penser que la C.N.L. n'avait pas signé : en ce qui concerne l'office de La Rochelle, la C.N.L. a effectivement signé, ce qui démontre que tout ne doit pas être mauvais dans cette expérimentation.

Pour terminer ce tour d'horizon des mesures prises en matière d'aide au logement, je rappelle que j'ai annoncé, le 22 avril dernier, la création d'une assurance chômage au profit des accédants à la propriété, mesure importante qui a été bien accueillie et qui apporte une sécurité indéniable à tous ceux qui craignent pour leur avenir.

L'objectif que je me suis fixé et que j'ai déjà souligné pour relancer ce secteur qui est effectivement bien malade depuis dix ans — il faut que les professionnels et les Français, d'une façon générale, en soient convaincus — est de ramener la confiance des épargnants dans l'immobilier ; à cet égard, toutes les mesures que j'ai prises doivent effectivement contribuer à ramener cette confiance.

S'agissant de l'activité des travaux publics — je fais ainsi une réponse séparée à M. Mossion, comme il le souhaitait — il importe de revenir quelques années en arrière pour bien comprendre l'évolution actuelle ; en effet, sauf à rechercher des effets polémiques, il ne me paraît pas correct de n'examiner que la période 1981-1984. Il faut revenir bien en arrière, qu'il s'agisse des travaux publics ou du bâtiment. Je rappellerai par exemple, pour en terminer avec le secteur du bâtiment dont je parlais il y a un instant, que là où il y a vingt ans on mettait 1 500 heures pour construire une maison, on n'en met plus que 500 aujourd'hui. Une telle évolution ne peut pas se faire sans entraîner des modifications importantes dans la structure et dans l'emploi des entreprises. Si quelqu'un pouvait apporter une réponse simple à ce grave problème de modernisation, je serais très heureux de la connaître.

S'agissant donc de l'activité des travaux publics, je voudrais revenir quelques années en arrière pour rappeler que, dans une première période, le haut niveau des investissements des grandes entreprises nationales, lié notamment à la montée en régime du programme électro-nucléaire, a très certainement freiné et probablement masqué la chute d'activité des travaux publics, et ce, en dépit d'un désengagement marqué de l'Etat jusqu'en 1980.

Malgré le contexte économique difficile actuel, la décroissance continue des moyens de paiement consacrés par l'Etat aux travaux publics a été enrayerée, depuis 1981, précisément grâce à la création du Fonds spécial de grands travaux. Les statistiques de la fédération nationale des travaux publics en témoignent très clairement.

Plus de la moitié des crédits de la quatrième tranche du Fonds spécial de grands travaux, dotée — vous l'avez rappelé — de 6 milliards de francs, concernent les travaux publics : pour les routes et autoroutes, 1,4 milliard de francs ; pour les ports, 200 millions de francs ; pour les transports collectifs urbains, 700 millions de francs ; pour le transport et la voirie dans les pôles de conversion, 500 millions de francs.

Par ailleurs, le conseil des ministres du 23 janvier 1985 a décidé de débloquer 700 millions de francs de crédits supplémentaires sur cette quatrième tranche afin de soutenir l'activité des entreprises de travaux publics. Ces crédits permettent de financer des opérations immédiates dans le domaine des routes et des infrastructures de transports. Ils s'ajoutent aux crédits inscrits dans la loi de finances pour 1985 pour ces secteurs d'activité.

Monsieur Mossion, sur ces 6 milliards de francs, ce ne sont pas 4 milliards de francs qui sont engagés, mais bien 5 500 millions de francs. Il convient, en effet, d'ajouter au chiffre que vous avez cité les 700 millions de francs que je viens d'indiquer ainsi que plusieurs centaines de millions de francs concernant le logement.

Si l'Etat manifeste ainsi sa volonté de poursuivre son effort, je rappelle — cela n'a pas été évoqué — qu'il n'intervient comme maître d'œuvre dans les travaux publics que pour 11 p. 100 de l'activité d'ensemble. Il serait donc difficile de tout demander à l'Etat.

Les entreprises devraient prendre pleinement en compte le fait que la période d'équipement intensif du pays se termine et que la décentralisation est désormais effective. Dans ce nouveau contexte, je le rappelle, le Gouvernement est disposé à examiner favorablement les projets faisant appel à des financements privés tels que les projets de concession d'infrastructures urbaines ou suburbaines, dès lors que ceux-ci font l'objet d'initiatives de la part d'élus locaux et qu'ils s'intègrent dans le réseau existant.

Le sous-groupe de stratégie industrielle du Plan relatif aux travaux publics, qui poursuit actuellement ses travaux, sera vraisemblablement amené, d'ici à l'été, à formuler des propositions sur les modalités de financement des ouvrages. Ces propositions feront l'objet d'un examen attentif de la part du Gouvernement.

Le 20 mai 1985, j'ai eu l'occasion de rappeler à l'assemblée générale du S. N. B. A. T. I. — syndicat auquel sont affiliés les principales entreprises de travaux publics françaises — que mon ministère se tenait à la disposition des collectivités locales qui le souhaiteraient pour les aider à réfléchir sur des projets de concession d'ouvrages.

A cette occasion, j'ai cité le projet de pont de Honfleur comme un exemple possible si telle était la volonté des élus locaux concernés.

D'autres projets de ce type sont envisageables, par exemple entre la France et l'Espagne. L'entrée prochaine de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté économique européenne constitue l'occasion de promouvoir de tels projets. Je compte m'y employer le moment venu.

Mesdames, messieurs les sénateurs, dans cette enceinte, j'ai eu l'occasion de parler assez longuement du projet de liaison fixe trans-Manche dont la récente relance constitue un exemple de la ferme volonté du Gouvernement français de soutenir l'activité des travaux publics.

Monsieur Moisson, un projet évalué à 40 milliards de francs — plus ou moins, selon l'hypothèse retenue — ce n'est pas rien ! Ce n'est pas un petit apport aux travaux publics ! Cela représente, à partir de 1986, si le calendrier actuel est respecté, 3 à 5 milliards de francs de travaux par an, pendant cinq ans. Je peux vous dire, pour suivre avec attention ce projet, que le Gouvernement français, le Gouvernement britannique et l'ensemble des entrepreneurs et des banques associés sont très désireux qu'il aboutisse.

Bien entendu, l'activité des travaux publics n'est pas uniquement constituée de grands ouvrages nationaux ou internationaux. Le Gouvernement pense également aux petites et moyennes entreprises et une réflexion est actuellement en cours sur les mesures qui seraient susceptibles d'avoir un impact sur leur activité, notamment par le biais des investissements des collectivités locales.

J'en viens maintenant à la suite de la question posée par M. Laucournet et aux suggestions faites par M. Authié en matière d'aide aux entreprises.

Je remercie M. Authié pour ses suggestions concernant les aides aux petites et moyennes entreprises. C'est une question que je considère comme très importante, et j'ai eu l'occasion d'en discuter avec M. le ministre du commerce et de l'artisanat.

Tout d'abord, des propositions sont à l'étude pour mettre en place, par exemple, des conseillers auprès des petites et moyennes entreprises : conseillers en financement, conseillers techniques. Si tout va bien, ce dispositif pourra voir le jour dès 1986.

Par ailleurs, permettez-moi d'apporter quelques précisions complémentaires sur ce sujet fort important parce que le tissu des petites et moyennes entreprises dans le secteur du bâtiment et des travaux publics recouvre l'ensemble du territoire et parce que, si tel n'était pas le cas, l'activité de ce secteur ne serait pas ce qu'elle doit être.

Comme je l'ai déjà dit, la profession doit actuellement relever le défi de la modernisation, elle doit améliorer ses performances et la gestion de son personnel. Pour ce faire, entre 1981 et 1985, l'Etat a multiplié par vingt les crédits de formation, de qualification — je réponds ainsi à Mme Midy — et de recherche.

Par ailleurs, le Gouvernement a pris des dispositions propres à aider les entreprises qui rencontrent des difficultés financières.

Un décret relatif à l'accélération des règlements des collectivités locales et de leurs établissements publics est en cours de signature. Comme ces organismes sont longs à assumer leurs engagements, les entreprises éprouvent des difficultés, chacun le sait.

De plus, des mesures spécifiques ont été prises afin que l'augmentation des cotisations versées aux caisses d'intempéries, qui est consécutive aux rigueurs de cet hiver, soit étalée dans le temps afin de ne pas constituer une difficulté supplémentaire pour la trésorerie des entreprises.

Un dispositif exceptionnel a été mis au point avec le ministère des finances pour favoriser l'accès des entreprises du bâtiment à la procédure, très intéressante pour elles, des P.P.S. — prêts participatifs simplifiés. L'enveloppe accordée et les plafonds d'effectifs ont été doublés.

A M. Authié, qui s'intéressait à l'aide qu'il est possible d'apporter aux P.M.E. du bâtiment, j'indique que le plafond fixé pour bénéficier de ces prêts participatifs simplifiés a été augmenté de 50 à 100 salariés ; le nombre des bénéficiaires a donc augmenté.

Ce mécanisme, concentré à l'échelon régional, me semble particulièrement adapté à ce secteur. Il s'appuie, bien entendu, sur une large concertation entre les échelons régionaux de l'administration, des organismes professionnels et des banques.

Les dispositions prises depuis un an en matière de délivrance des permis de construire ont permis d'accélérer les choses. J'ai fait procéder à une enquête qui a démontré que, pour les maisons individuelles par exemple, le délai est inférieur à deux mois dans la grande majorité des cas. Il sera difficile de réduire ce délai.

Enfin, en 1985, les crédits de politique industrielle du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports seront augmentés d'environ 60 p. 100 pour aider les entreprises les plus importantes qui sont en difficulté, mais qui présentent un intérêt technique et économique particulier.

Je vous livrerai, enfin, quelques réflexions sur la conjoncture. Le mouvement enregistré depuis le début de l'année dans ce secteur se confirme aujourd'hui. Si la diminution des effectifs dans le secteur du bâtiment se poursuit — certains d'entre vous l'ont évoquée, notamment M. Cazalet pour sa région — elle est cependant freinée.

En effet, après avoir continué d'augmenter en 1983 et en début d'année 1984, les demandes d'emplois ont tendance à se stabiliser depuis le dernier trimestre de l'année 1984. Dans le même temps, les offres d'emplois, après une forte diminution en 1983 et 1984, augmentent depuis le début de l'année 1985. Cette amélioration est déjà sensible en Ile-de-France et en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Au total, on peut escompter une stabilisation de l'activité au cours du premier semestre de l'année 1986.

De même, les dernières prévisions du B.I.P.E. — bureau d'informations et de prévisions économiques — et de la banque du bâtiment et des travaux publics montrent que l'activité des entreprises du bâtiment devrait être plus soutenue en 1985 qu'en 1984.

J'ai reçu d'autres informations quantitatives qui vont également dans le sens d'une légère reprise. Je les livrerai dès que je les aurai analysées plus à fond.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je suis en mesure d'apporter aux questions que vous m'avez posées.

Comme vous pouvez le constater, depuis dix-huit mois, l'action du Gouvernement se caractérise donc, en matière de soutien au secteur du bâtiment et des travaux publics, par son ampleur et sa cohérence : par son ampleur, les chiffres que j'ai cités le prouvent ; par sa cohérence, car cette politique touche tous les aspects de ce secteur. Pour le bâtiment notamment, elle concerne la demande publique et la demande privée — en facilitant l'accession à la propriété et en développant le logement locatif — mais aussi l'offre. Cette politique a, en effet, pour objet d'aider les entreprises à passer un cap difficile, consécutif à dix ans de récession de leur activité, et, surtout, de leur permettre de se moderniser pour affronter dans les meilleures conditions le marché de la construction des années à venir.

Telle doit être notre action : une action tournée délibérément vers l'avenir de ce secteur. (M. Authié applaudit.)

Mme Monique Midy. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à Mme Midy.

Mme Monique Midy. Monsieur le ministre, je vous donne volontiers acte que la C.N.L. — confédération nationale du logement — de La Rochelle a accepté de participer à l'expérimentation. Toutefois, si de tels exemples sont peu nombreux, c'est, comme l'estiment les membres de notre groupe, parce que l'expérimentation n'est pas favorable aux locataires.

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

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

— 8 —

NOMINATION

A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. Je rappelle au Sénat que la commission des affaires culturelles a présenté une candidature pour un organisme extraparlamentaire.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et le Sénat désigne M. Paul Séramy pour participer, à titre consultatif, aux réunions du conseil de gestion du fonds national pour le développement de la vie associative.

— 9 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi d'une question orale avec débat dont je vais donner lecture.

M. Jean Cluzel, après avoir pris connaissance des rapports de M. Jean-Denis Bredin et du conseil national de la communication audiovisuelle, demande à M. le Premier ministre quelles orientations il compte proposer au Parlement pour assurer le développement des télévisions hertziennes privées en France, si ce développement n'implique pas préalablement une redéfinition des missions du service public. Il lui demande, en outre, s'il compte retenir les propositions discriminatoires concernant la presse écrite contenues dans ces rapports. (N° 114.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 10 —

RENOVI POUR AVIS

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale demande que lui soit renvoyé, pour avis, le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence relatif à certaines activités d'économie sociale (n° 343, 1984-1985), dont la commission des affaires économiques et du Plan est saisie au fond.

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

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 11 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Etienne Dailly un avis présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence portant diverses dispositions d'ordre économique et financier. (N° 309 et 339, 1984-1985.)

L'avis sera imprimé sous le numéro 348 et distribué.

— 12 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 11 juin 1985, à dix-sept heures :

Discussion en deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à l'urbanisme au voisinage des aérodromes. [N° 303 et 334 (1984-1985). — M. Jean Colin, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.]

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 est fixé au mardi 11 juin 1985, à dix heures.

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

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

1° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant diverses dispositions d'ordre économique et financier (n° 309, 1984-1985) est fixé au mardi 11 juin 1985, à seize heures ;

2° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, portant diverses dispositions d'ordre social (n° 314, 1984-1985) est fixé au mercredi 12 juin 1985, à dix-sept heures ;

3° A la deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif aux droits d'auteur et aux droits des artistes-interprètes, des producteurs de phonogrammes et de vidéogrammes et des entreprises de communication audiovisuelle (n° 296, 1984-1985) est fixé au lundi 17 juin 1985, à onze heures ;

4° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'égalité des époux dans les régimes matrimoniaux et des parents dans la gestion des biens des enfants mineurs (n° 271, 1984-1985) ;

5° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant réforme du code de la mutualité (n° 326, 1984-1985) est fixé au lundi 17 juin 1985, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

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

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

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du 5 juin 1985.

Page 891, 1^{re} colonne, supprimer l'ensemble de la rubrique n° 13 et rectifier le sommaire en conséquence.

Organisme extraparlamentaire.

Dans sa séance du 7 juin 1985, le Sénat a désigné M. Paul Séramy pour participer, à titre consultatif, aux réunions du conseil de gestion du Fonds national pour le développement de la vie associative (art. 62 de la loi de finances pour 1985 et décret n° 85-488 du 6 mai 1985).